



Datum	Vår beteckning
2023-10-04	KS 15/0532
rev. 2023-12-15	

Revideringar 2023-12-15
markerat med blå text.

Samrådsredogörelse (del 2, detaljplan)
Detaljplan för Rankhus etapp 1 (del av Ekhammar 4:268 m.fl.)
nr 1503
Kungsängen
Upplands-Bro kommun

Innehållsförteckning

Bakgrund till detaljplanarbetet.....	2
Planens syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet har bedrivits.....	2
Inkomna yttranden, lista	3
Inkomna yttranden med kommentarer.....	4
Statliga myndigheter.....	4
Kommunala nämnder	28
Övriga remissinstanser	37
Privatpersoner och övriga.....	45
Resultat av samrådet.....	57
Underlagsmaterial.....	57

Bilaga 1 (Länsstyrelsens yttrande över detaljplaneförslaget)

Bakgrund till detaljplanearbetet

Kommunstyrelsen beslutade den 3 december 2014 § 180 att ge Tillväxtchefen (numera Samhällsbyggnadschefen) i uppdrag att ta fram förslag till detaljplan för första etappen i Rankhusområdet (Detaljplan för Rankhus etapp 1 (del av Ekhammar 4:268 m.fl.). Planen handläggs genom normalt planförfarande enligt PBL 2010:900.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för cirka 750 bostäder, en skola, förskolor samt lokaler för verksamheter för handel och närservice.

Grundläggande principer för den nya stadsdelen Rankhus är;

- Trädgårdsstadskaraktär
- Majoriteten av bostäderna består av småhusbebyggelse samt några flerbostadshus
- God gestaltning och arkitektur med medveten utformning av offentliga rum som torg, park och gator i samverkan med bebyggelsen

Planområdet avgränsas av E18 i sydöst, Gröna Dalen i nordväst, skogspartier i norr och Mälaren i öster. Ett detaljplaneprogram finns för hela Rankhusområdet från april 2005 som är godkänt av Kommunstyrelsen i reviderat skick 2009. Den befintliga bebyggelsen utgörs endast av ett fåtal enklare småhus.

Utbyggnaden av hela Rankhusområdet beräknas ske etappvis under lång tid, ca 50–60 år.

Detaljplanen medger bostäder av huvudsakligen småhusbebyggelse. Intill nytt stråk, som kopplar ihop Rankhus med centrala Kungsängen, medges inslag av flerbostadshus med lokaler i bottenvåning. Detaljplanen medger även en skola med idrottshall för årskurs F - 9, två förskolor om 8 avdelningar vardera, lokaler för centrumändamål i flerbostadshusens bottenvåningar och närservice vid centrala platsbildningar på torgytor.

Området planeras byggas ut i etapper. Inom planområdet lyfts Rankhus nuvarande värden fram och den nya bebyggelsestrukturen integreras med befintliga naturstråk. Det finns möjlighet för gemensamma ytor, exempelvis i form av odling. Bebyggelsen inspireras av karaktären för en trädgårdsstad där god gestaltning och fokus på offentliga miljöer prioriteras. Detaljplanen skapar förutsättningar för bättre kopplingar mellan stadsdelar samt förbereder för fortsatt utveckling av kommande etapper inom planprogramsområdet för Rankhus. En genomgående huvudgata i den nya stadsdelen Rankhus kan på sikt knyta samman Brunna med Kungsängens trafikplats.

Hur samrådet har bedrivits

Kommunstyrelsen beslutade den 6 december 2017 § 129 att sända ut förslag till detaljplan för Detaljplan för Rankhus etapp 1 (del av Ekhammar 4:268 m.fl.), nr 1503, på samråd enligt reglerna för normalt planförfarande.

Detaljplaneförslaget var under tiden 17 januari till och med 14 mars 2018 utsänt för samråd och skickades till berörda fastighetsägare samt myndigheter m.m. enligt remisslista. Under remisstiden var detaljplaneförslaget utställt i kommunhuset i Kungsängens centrum samt på kommunens webbplats (www.upplands-bro.se/rankhus-etapp1). Samrådet annonserades den 13 januari 2018 i *Upplands-Bro bladet*, samt den 16 januari 2018 i *Mitt i Upplands-Bro*, *Dagens Nyheter* och *Svenska Dagbladet*.

Samrådsmöten i form av öppet hus i kommunhuset i Kungsängen hölls vid två tillfällen; torsdagen den 15 februari, klockan 13–19 samt torsdagen den 1 mars klockan 13–19.

Inkomna yttranden, lista

Med anledning av förslaget till detaljplan har 40 yttranden inkommit till kommunen. Av dessa inkom 6 yttranden efter samrådsperiodens slut (Länsstyrelsen, Käppalaförbundet, [Socialnämnden](#), [Tekniska nämnden](#), Bygg- och miljönämnden samt [en privatperson](#)). Sena yttranden behandlas på samma sätt som de yttranden som inkommit under remisstiden.

Skrivelserna är numrerade i följande ordning:

Statliga myndigheter

1	Länsstyrelsen i Stockholms län	inkom 2018-06-11
2	Lantmäteriet	inkom 2018-03-14
3	Trafikverket	inkom 2018-03-14
4	Trafikförvaltningen	inkom 2018-03-14
5	Skogsstyrelsen	inkom 2018-03-07
6	Polismyndigheten	inkom 2018-02-28
7	Försvarsmakten	inkom 2018-02-28
8	Sjöfartsverket	inkom 2018-01-23
9	Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt	inkom 2018-01-17
10	Luftfartsverket	inkom 2018-01-17

Kommunala nämnder

11	Kultur- och fritidsnämnden	inkom 2018-03-05
12	Utbildningsnämnden	inkom 2018-02-01
13	Bygg- och miljönämnden	inkom 2018-05-18
14	Miljöavdelningens	inkom 2018-05-08
15	Socialnämnden	inkom 2018-03-22
16	Tekniska nämnden	inkom 2018-04-16

Övriga remissinstanser

17	Käppalaförbundet	inkom 2018-03-28
18	Svenska kraftnät	inkom 2018-03-15
19	E.ON Elnät Stockholm AB	inkom 2018-03-09
20	E.ON Värme i Stockholm	inkom 2018-03-09
21	Vattenfall Eldistribution AB	inkom 2018-02-26
22	Skanova	inkom 2018-02-01
23	Brandkåren Attunda	inkom 2018-01-31

Privatpersoner och övriga

24	Privatperson 1 (8 pers)	inkom 2018-03-18
25	Privatperson 2	inkom 2018-03-15
26	Privatperson 3	inkom 2018-03-14
27	Privatperson 4	inkom 2018-03-14
28	Privatperson 5	inkom 2018-03-14
29	Privatperson 6	inkom 2018-03-14

30	Privatperson 7	inkom 2018-03-14
31	Privatperson 8	inkom 2018-03-14
32	Privatperson 9	inkom 2018-03-14
33	Privatperson 10	inkom 2018-03-14
34	Privatperson 11	inkom 2018-03-13
35	Privatperson 12	inkom 2018-03-13
36	Privatperson 13	inkom 2018-02-17
37	Privatperson 14	inkom 2018-02-13, samt 2018-02-18
38	Privatperson 15	inkom 2018-01-30
39	Stockholms Klätterförbund	inkom 2018-02-15
40	Kungsängens Kanot Klubb	inkom 2018-02-26

Inkomna yttranden med kommentarer

I det följande kommenteras synpunkter på förslag till detaljplan för Rankhus etapp 1 (del av Ekhammar 4:268 m.fl.). Synpunkter som inte innebär särskilda överväganden med avseende på planens utformning eller innehåll, kommenteras inte i sak men noteras. Synpunkterna redovisas kortfattat utan inbördes rangordning. För den fullständiga lydelsen av respektive synpunkt hänvisas till de ursprungliga yttrandena som kan erhållas från kommunen. I anslutning till inkomna yttranden redovisas Plan- och exploateringsenhetens (fd. Planavdelningen) kommentarer.

Statliga myndigheter

1 Länsstyrelsen i Stockholms län inkom 2018-06-11

1.1 Av 5 kap. 14 § PBL följer att länsstyrelsen under samrådet särskilt ska

- ta till vara och samordna statens intressen,
- verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
- verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL samt i övrigt ge råd om tillämpningen av PBL om det behövs från allmän synpunkt. Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statens intressen, tagit del av synpunkter från Trafikverket, Luftfartsverket, Försvarsmakten och Lantmäteriet. Vi har därutöver även tagit del av synpunkter framförda av Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.

Samlad bedömning

Länsstyrelsen kan på nuvarande underlag inte ta ställning till planens lämplighet med anledning av en rad frågeställningar och oklarheter som fortfarande kvarstår. Vi bedömer att det finns stora behov av fortsatt dialog mellan Upplands-Bro kommun, Trafikverket och Trafikförvaltningen för att tydliggöra under vilka förutsättningar en exploatering i Rankhusområdet kan accepteras och vilka åtgärder det skulle kräva. Länsstyrelsen erbjuder därför parterna ett forum för fortsatt dialog under hösten 2018. Vi kommer att ta kontakt med

respektive part för att höra om det finns intresse för fortsatt samtal med stöd från Länsstyrelsen, för att komma fram till en tydligare slutsats kring planens lämplighet och genomförbarhet.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

1.2 Riksintresse (kommunikation)

Detaljplanen ligger i anslutning till väg E18 som är utpekad riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken (1998:808) MB. Planområdet berör även riksintresset för rörligt friluftsliv Mälaren med öar och strandområden enligt 4 kap. 2 § MB. Länsstyrelsen redogör nedan för hur vi anser att respektive riksintresse kan komma att påverkas.

Väg E18, riksintresse enligt 3 kap. 8 § MB

Bestämmelsen i 3 kap 8 § miljöbalken anger att områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Väg E18 tillhör det nationella stamvägnätet och har en betydande funktion främst för långväga resor och för godstransporter (se även under rubrik ”Mellankommunal samordning”). Riksintresseanspråket omfattar samtliga delar av anläggningen, dvs vägen, trafikplatser och eventuella framtida utbyggnadsbehov av väganläggningen. Kommunen behöver i sin planering även beakta riksintressets influensområden vad gäller bl.a. bullerutbredning och riskhänsyn (säkerhetsavstånd). I miljökonsekvensbeskrivningen står att den utbyggda detaljplanen inte bedöms påverka väg E18. Men det går inte att utläsa ur vilka aspekter kommunen gör denna bedömning eller på vilka grunder kommunen kommer fram till slutsatsen. Trafikverket har lämnat synpunkter på planförslaget utifrån antaganden om den planerade bebyggelsens tillskott av biltrafik till väg E18 samt planens fysiska påverkan på väganläggningen. Trafikverket belyser även behoven av vägåtgärder, som en följd av exploateringen av Rankhusområdet. I nuläget tycks behoven av följdinvesteringar på vägsidan inte vara färdigutredda. Detsamma gäller den tekniska genomförbarheten av vissa åtgärder som kommunen föreslår. Däribland gång- och cykelbroar samt väggramper.

Med beaktande av innehållet i såväl planhandlingarna som Trafikverkets yttrande, anser Länsstyrelsen att kommunen behöver komplettera planhandlingarna i flera avseenden. Ni behöver tydligare motivera varför ni anser att detaljplanen inte påverkar riksintresset negativt. Vidare behöver kommunen i samråd med Trafikverket klargöra vilka nödvändiga vägåtgärder som skulle behövas för att möjliggöra ett genomförande av detaljplanen. Åtgärderna behöver säkerställas på plankartan genom att avsätta utrymme för vägåtgärderna alternativt begränsa det område som planläggs. Kommunen behöver ta höjd för erforderligt skyddsavstånd (bebyggelsefria områden) i enlighet med Trafikverkets riktlinjer. Se även rubriken ”mellankommunal samordning”.

1.3 Mälaren med öar och strandområden, riksintresse enligt 4 kap. 1-2 §§ MB

Bestämmelserna i 4 kap. 1 och 2 §§ MB anger att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden och att turismens och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön.

Det är positivt att naturområdet med skog bevaras längs strandområdet, och att både stranden längs vattnet och utsiktspunkter ovanför Ryssgraven får god tillgänglighet. Landskapsbildningen och uppfattningen av riksintressets värden kommer ändå att påverkas av bebyggelsen, sett från vattnet. Delar av planområdet är värdefullt för det friluftsliv som bedrivs i området, särskilt vid Ryssgraven och Mälaren. För att inte intrycket av naturlandskapet med skogklädda och till stor del obebyggda branter och strandområden ska påverkas på ett påtagligt sätt är det viktigt att

bebyggelsen anpassas och i stort underordnar sig berget och trädvegetationen samt att skogen behålls på berget och i sluttningarna längs Mälärstranden. Vad som är lämplig byggnadshöjd för de högsta byggnaderna bör särskilt studeras med hänsyn till påverkan på landskapsbilden. Lämpliga fasadmaterial och färgskala kan mildra påverkan. I det fortsatta planarbetet behöver planhandlingarna kompletteras med vyer från Stäket och Mälaren som visar hur bebyggelse enligt planförslaget kommer att uppfattas i landskapet. För att bedöma den samlade påverkan på riksintresset bör någon vy också visa hur ett genomförande av hela programområdet kan se ut från Mälaren.

1.4 Miljö kvalitetsnormer för vatten

I planbeskrivningen står att östra delen av planområdet avvattnas direkt mot Mälaren-Skarven, och att gällande miljö kvalitetsnormer för ytvatten innebär att vattenkvaliteten måste förbättras avseende ekologisk status och bibehållas avseende kemisk status. Västra delen av planområdet avvattnas mot Gröna Dalen och når slutligen recipienten Mälaren-Görväln, där gällande miljö kvalitetsnormer för ytvatten innebär att vattenkvaliteten måste förbättras avseende kemisk status och bibehållas avseende ekologisk status. Dagvattnet från planområdet kommer dels att omhändertas lokalt och fördröjas inom planområdet samt hanteras i öppna dagvattendammar. Dagvattnet leds vidare söderut genom Gröna Dalen. Kommunen bedömer sammantaget att detaljplanen inte kommer ha någon negativ inverkan på den ekologiska statusen i Mälaren-Görväln eller Mälaren-Skarven. Länsstyrelsen noterar att uppgift om kemisk status i Mälaren-Skarven är felaktig både i planbeskrivningen och dagvattenutredningen. Mälaren-Skarven uppnår idag inte god kemisk status och vattenkvaliteten ska alltså förbättras. Utifrån nuvarande underlag bedömer Länsstyrelsen det som troligt att belastningen av föroreningar på Mälaren-Skarven och Mälaren-Görväln kommer att öka något, då halter av vissa föroreningar ökar vid exploateringen. Dagvatten leds ut från planområdet, med förhöjda halter av fosfor, kväve, krom, kvicksilver och olja, via Gröna Dalen till Tibbledammen för ytterligare rening. Reningssteget i Tibbledammen är inte medtaget i dagvattenutredningens beräkningar och kommunen bör kunna säkerställa att reningen är fullgod i detta steg, för att kunna göra en korrekt bedömning av påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver klargöra huruvida planområdet kommer att ingå i kommunens verksamhetsområde för dagvatten samt redovisa ansvarsförhållanden för anläggande och vidmakthållande av föreslagna dagvattenanläggningar. Med fördel planeras reningsåtgärder inom detaljplan för Rankhus etapp 1 så att de kan användas när fortsatt exploatering sker enligt planprogrammet. Vid närmare utformning, reglering och ansvarsfördelning gällande dagvattenhanteringen behöver kommunen även beakta Trafikverkets yttrande och då särskilt synpunkterna under rubriken ”VA, avvattning och dagvatten”.

Vi rekommenderar kommunen att ta del av Boverkets vägledning vad gäller reglingen rörande avvattning och dagvatten. Den i planförslaget angivna planbestämmelserna bedömer vi inte vara lämpliga. Se vidare

- <https://www.boverket.se/sv/PBLkunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/dagvatten-idetaljplan/>
- <https://www.boverket.se/sv/PBLkunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/dagvatten-idetaljplan/planbestammelser-om-dagvatten/lagenliga-planbestammelser/>
- <https://www.boverket.se/sv/PBLkunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/dagvatten-idetaljplan/planbestammelser-om-dagvatten/planbestammelser-utan-lagstod/>.

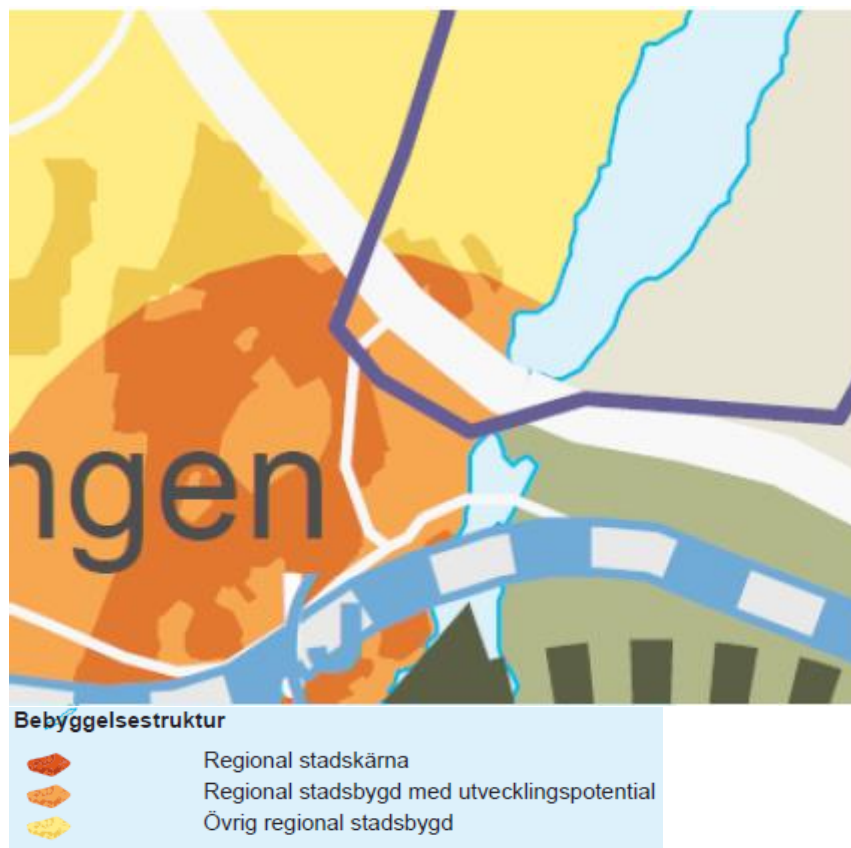
1.5 Strandskydd

Stränderna inom Rankhusområdet omfattas av strandskydd. Vi delar kommunens uppfattning att strandskyddet bör ligga kvar. Det bör därför framgå i planbeskrivningen och som en upplysning på plankartan att strandskydd fortsätter att gälla inom allmän platsmark natur, 100 meter från strandlinjen på land respektive i vattnet. Det bör tydligt framgå att för flera av

åtgärderna som föreslås i planen krävs dispens från strandskyddet enligt 7 kap. 18 b § miljöbalken. Exempel på sådana åtgärder är anläggande av stigar, terrängtrappor, spänger, bryggor etc.

1.6 Mellankommunal samordning

Länsstyrelsen ser den regionala utvecklingsplanens förhållningssätt till markanvändning och lokalisering som ett uttryck för vad som är lämplig samordning av mark- och vattenanvändningsfrågor med mellankommunal betydelse. I gällande RUF 2010 anges en liten del av planområdet Rankhus etapp 1, allra närmast E18, som "regional stadsbygd med utvecklingspotential" men huvuddelen av Rankhusområdet som "övrig regional stadsbygd". Beteckningen "regional stadsbygd med utvecklingspotential" avser stråk och områden inom ca 1200 m från stationer i spårsystemen eller från större bussterminaler, som människor kan nå med matarbus, på cykel eller till fots. Enligt RUF 2010 bör huvuddelen av regionens nya bostäder och lokaler tillkomma i sådana områden. Beteckningen "övrig regional stadsbygd" avser områden med lägre tillgänglighet med kollektivtrafik. I dessa områden kan viss fortsatt bebyggelseutveckling förväntas. Den prioriteras dock inte från regional utgångspunkt.



Bilder ovan utdrag ur RUF 2010

I utställningsförslag till RUF 2050 anges numera hela Rankhusområdet som ett "sekundärt bebyggelseläge", vilket innebär att bostadsutveckling framförallt ska ske som komplettering inom eller i anslutning till befintlig bebyggelse och verksamheter, med god tillgänglighet till kollektivtrafik med buss. Länsstyrelsen konstaterar att uppgiften i detaljplanens planbeskrivning, att planområdet i utställningsförslag till RUF 2050 är utpekad som "strategiskt stadsutvecklingsläge" som prioriteras från regional utgångspunkt, inte stämmer. RUF 2050 väntas antas i juni 2018.



Bilder ovan utdrag ur utställningsförslag till RUF5 2050

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl person- och som godstransportsektorn. Prognoserna utgör bland annat grunden för de nationella och regionala transportplanerna. Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bland annat uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärldsförutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader med flera kan förväntas utvecklas.

Föreslagen exploatering i Rankhusområdet innebär ett större bostadstillskott jämfört med RUF5 och avviker från Trafikverkets förutsättningar för basprognos 2040. Trafikverket har därför gjort analyser för att se hur exploateringen i Rankhus kan påverka trafiken. Deras slutsatser är att det redan enligt basprognos för 2040 köar upp från Kungsängen in mot Stockholms centrala delar och stoppar upp genomgående trafik på E18 under högtrafiktimmen. Trafikverkets analyser visar på att exploateringen i Rankhus som helhet kommer att generera ökad biltrafik i en betydande omfattning. Biltrafiken kommer att belasta en redan hårt trafikerad europaväg med trängselproblem som följd. Restiden ser ut att förlängas för intilliggande kommuner både inom Stockholms län, men även utanför länsgränsen. Den försämrade tillgängligheten riskerar även påverka regionalt viktiga samband från väster i relation till Stockholm, men också i relation till Arlanda. Trafikverkets analyser visar att med nuvarande prognosförutsättningar kommer vägkapaciteten för delen Hjulsta – Kungsängen vara i princip fullt nyttjad i högtrafik år 2040. Analyserna visar vidare att trots de investeringar som är beslutade bl.a. med E4 Förbifart Stockholm och de kapacitetsåtgärder som planeras vid Hjulsta-Barkarby kommer denna del av E18 att vara en flaskhals, som Trafikverket inte bedömer vara möjlig att bygga bort utan mycket stora systeminvesteringar, inkluderande ökad kapacitet också i andra delar av vägnätet.

Även Trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting (SLL), pekar på problem vad gäller planområdets bristande tillgänglighet och behoven av kollektivtrafikförsörjning. Planområdet

bör ha tillgång till buss från och med inflyttning i området och detaljplanen behöver redovisa hur detta ska ske mer i detalj. Kollektivtrafikförsörjning med buss kommer dock även den belasta E18 och Kungsängens trafikplats, som redan idag har bristande kapacitet. SLL ser även risker med att planerad kollektivtrafik sätts in i ett lokalt system som inte är kompatibelt med varken lokal eller regional infrastruktur.

Länsstyrelsen anser att kommunen tydligare behöver visa på långsiktigt hållbara trafiklösningar, för att säkerställa tillgängligheten till planområdet både med bil och med kollektivtrafik. Länsstyrelsen bedömer att det finns stora behov av fortsatt dialog mellan Upplands-Bro kommun, Trafikverket och Trafikförvaltningen för att tydliggöra under vilka förutsättningar en exploatering av Rankhusområdet kan accepteras och vilka åtgärder det skulle kräva.

1.7 Hälsa och säkerhet

Risker med transporter av farligt gods

Av planbeskrivningen framgår att parkområdet Södra parkstråket föreslås användas för odling, rekreation, friluftsområde med mera, även inom 30 meter från E18. I miljökonsekvensbeskrivningen (sid 60) står att riskutredning visar på förhöjd individrisk inom 30 meter från E18. Länsstyrelsens anser att markområden på detta korta avstånd från E18, som är en primär väg för transport av farligt gods, inte bör utformas så att det inbjuder till uppehåll eller stadigvarande vistelse. Detta är också en rekommendation i miljökonsekvensbeskrivningen. I annat fall behöver kommunen redovisa närmare varför denna användning, trots närheten till E18, skulle vara lämplig. Vi anser att åtgärder som kan bidra till ökad säkerhet utan större kostnad bör införas, även om risknivån bedöms vara acceptabel. För aktuellt planområde bedömer vi att kommunen därför bör överväga att reglera att friskluftsintag på bebyggelsen närmast E18 ska placeras så att de vänds bort från E18. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att riskutredningen ska utgå från en trafikutveckling enligt basprognos 2040 som planeringsförutsättning.

1.8 Geotekniska olycksrisker

Planområdet innehåller aktsamhetsområden för skred. Länsstyrelsen saknar tydlighet huruvida området behöver utformas med särskilt beaktande av skredrisk. Vi vill framhålla att detta ska klargöras inom ramen för planprocessen. Utredningar som behövs för att visa att platsen är lämplig för planens syfte behöver vara klara senast till granskningsskede. Kommunen bör beakta att de geotekniska förhållandena och markstabiliteten även kan komma att påverkas av ett förändrat klimat, med bland annat ökad nederbörd och högre temperaturer.

1.9 Hälsa

Buller

Detaljplanprocessen är påbörjad före den 2 januari 2015, vilket innebär att äldre bestämmelser och riktlinjer avseende buller tillämpas vid detaljplaneläggningen. Den till planförslaget bifogade vägtrafikbullerutredningen, Rapport R165001- 1rev1 (Akustikbyrå 2017-09-29) utgår från riktvärden enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, med revidering 2017. Av bullerutredningen framgår att inte bara de mest utsatta fasaderna utan även bostadshusens skyddade sida i flera fall kommer att överskrida riktvärdena vid fasad. Det gäller bland annat byggnaderna i kvarteren närmast väg E18. I det fortsatta planarbetet behöver kommunen ytterligare studera lämplig placering och utformning av bebyggelsen med hänsyn till trafikbullret.

De bullerskyddsåtgärder som kommunen föreslår och som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen behöver säkerställas med planbestämmelser på plankarta. Höjd och längd på bullerplank och vallar utmed E18 samt lokala skärmar vid exempelvis skol- och förskolegårdar behöver specificeras. Där riktvärden vid fasad inte kan uppnås på alla sidor, behöver det regleras i plankartan att minst av hälften av boningsrummen ska ligga mot en skärmad sida med högst 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad. Kommunen bör även överväga andra lösningar vad gäller byggnaders placering och utformning för att klara tillämpliga bullerkrav.

Planhandlingarna visar på måttliga negativa konsekvenser avseende buller på tre skolgårdar. Länsstyrelsen vill framhålla att det är särskilt viktigt att skolor och förskolor planeras och utförs så att en bullerskyddad gård erhålls. Länsstyrelsen vill även rekommendera kommunen att ta del av Boverkets vägledning vad gäller hantering av trafikbuller vid detaljplanering, se <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelardetaljplan/buller-vid-detaljplanering/>.

1.10 Rådgivande synpunkter

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripandegrunderna ska länsstyrelsen särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i plan- och bygglagen, om det behövs från allmän synpunkt. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

Grönstråk och friluftsliv

Exploateringen kommer att medföra stor påverkan då ett grönområde som ligger relativt nära centrala Kungsängen tas i anspråk för bebyggelse. Det nyttjas idag som rekreationsområde och har funktion som grönstråk. Det är ändå positivt att en remsa av naturområde med skog bevaras längs Mälarstranden och att en administrativ planbestämmelse om marklov för trädfällning införs där. För att bevara träden behövs dock även en bestämmelse som reglerar att skyddsvärda träd inte får fällas. På plankartan är området redovisat som allmän plats "NATUR" med egenskapsbestämmelsen "skog" (vi noterar att "skog" saknas under teckenförklaringen "Planbestämmelser").

I planen föreslås stranden göras tillgänglig med en strandpromenad från Kungsängen/Enköpingsvägen norrut via passage under E18-bron till badplats vid Stigstorp. Länsstyrelsen vill framhålla att strandpromenad, gångvägar, anhalter för utblickar över Mälaren etc. ska utformas och anläggas med försiktighet och stor hänsyn till naturmiljön. Anläggningar inom strandskydd fordrar dispens. Länsstyrelsen instämmer i miljökonsekvensbeskrivningens förslag om uppföljning och övervakning, att skötselplaner ska tas fram för rekreationsområdena, för skogs- och strandområdet med stigsystem och klätterklippan samt för utpekade områden med natur- och kulturvärden mm.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att planförslaget anpassning av byggnationen i förhållande till fornlämningarna till stora delar är acceptabel. Dock behöver kvartersmark och bebyggelse i kvarter N3 dras tillbaka, och området intill för dagvattenanordning inom allmän plats natur anpassas, så att även fornlämning RAÄ-nr Kungsängen 251 (grav), benämnd A3 på plankartan, bevaras. Fornlämningen ingår i ett sammanhang med övriga gravar inom naturmarken. Med föreslagen planutformning kommer RAÄ-nr Kungsängen 5:1 (gravfält) beröras av gatumark genom en breddning/utbyggnad av vägförbindelse längs östra sidan av Gröna Dalen. I miljökonsekvensbeskrivningen står att gravfältet inte kommer att beröras. En eventuell breddning av vägen intill gravfältet kommer dock att kräva en arkeologisk förundersökning i avgränsande syfte innan Länsstyrelsen kan gå vidare med en eventuell tillståndsprövning. Fornlämningarnas läge och utbredning bör framgå som upplysning på plankartan.

1.11 Upplysningar av betydelse för planens genomförbarhet

Fornlämningar

Alla planerade ingrepp invid eller inom fornlämning kräver tillstånd från Länsstyrelsen med stöd av kulturmiljölagen. Det gäller även planerade stigar och uppsättande av skyltar m.m. Ett eventuellt tillstånd brukar vara förenat med krav på arkeologiska åtgärder, som ska bekostas av exploatör/byggherre eller kommunen. I planbeskrivningen står under upplysningar att

fornlämningar skyddas enligt kulturminneslagen. Det ska stå kulturmiljölagen.

Vattenverksamhet

Eventuell avsänkning/bortledande av grundvattennivåer utgör tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Byggnation i vattenområde utgör vattenverksamhet och ryms inom anmälningsplikten, om ytan i vattenområde understiger 3 000 kvadratmeter. Om ytan i vattenområde överstiger 3 000 kvadratmeter är byggnationen tillståndspliktig. Även bryggor och gångstråk som placeras ovanför vattenytan utgör vattenverksamhet. Dessa konstruktioner skuggar botten i strandzonen permanent vilken har en negativ påverkan på växt- och djurlivet. Utifrån skisser i planbeskrivningen bedömer Länsstyrelsen att anmälan eller tillstånd krävs för åtgärderna.

Strandskydd

I en detaljplan får kommunen upphäva strandskyddet om det finns särskilda skäl för det (7 kap 18 c § MB) och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses i planen väger tyngre än strandskyddsintresset (4 kap 17 § PBL). Samma särskilda skäl och avvägning gäller för dispenser. I planbeskrivningen står att Länsstyrelsen beslutar om dispens från strandskyddet, eftersom området ingår i ett vattenskyddsområde. Men den 2 maj 2011 inträdde förändringar i miljöbalken i det avseendet. Av 7 kap 18 a § miljöbalken följer att länsstyrelsens bemyndigande numer endast gäller för områden som omfattas av andra bestämmelser enligt kap 7 miljöbalken, än bestämmelserna om vattenskyddsområde. Det är därför kommunen själv som beslutar om strandskyddsdispens för åtgärderna i vattnet.

1.12 Formalia

Av plankarta framgår att planen upprättats med stöd av PBL 2010:900. Eftersom det inträtt en rad förändringar i PBL från jan 2015, så bör det framgå vilken lydelse av PBL som avses. Förändringarna omfattar bl.a. reglerna för planprocessen, utformningen av planbestämmelser och får betydelse för tillämpningen av bullerförordningen. Normalt räknas beslut om planuppdrag som planarbetets påbörjande. För detaljplaner som upprättats enligt PBL (2010:900) och påbörjats den 2 januari 2015 och senare, tillämpas Boverkets allmänna råd (BFS 2014:5) om reglering med planbestämmelser i detaljplaner samt bullerförordning.

Kommunen bör se över innehållet i planprogrammet, så att konsekvenserna av den högre exploateringen i etapp 1 och konsekvenserna av kommunens intentioner om totalt 5500 bostäder inom hela Rankhusområdet tydligt framgår.

Kommentar

- 1.1 *Länsstyrelsen har bjudit in till dialogforum med kommunen, Trafikverket och Trafikförvaltningen. Dialog pågår om det nyare förslaget. Fler möten mellan Trafikverket och kommunen genomförs under hösten 2023.*
- 1.2 *Kommunen har inför granskningen haft dialog med Trafikverket och trafikförvaltningen/SLL om trafiklösningar i detaljplanen. Påverkan på riksintresset förtydligas. Plangränsen har skjutits tillbaka jämfört med samrådshandlingen och antalet bostäder har minskat avsevärt från 3000 till cirka 700 vilket begränsar framtida belastning jämfört med samrådsförslaget. Angående riksintressets influensområden vad gäller bl.a. bullerutbredning och riskhänsyn så har ytterligare utredningar genomförts för att hantera dessa frågor. Bebyggelsen är planlagd med ett riskavstånd om 50 meter från väg E18. Vidare har akustikutredning, riskutredning och lukt kvalitetsutredning uppdaterats. Se även kommentar till Trafikverkets yttrande. Detsamma gäller den tekniska genomförbarheten av de åtgärder som kommunen föreslår.*
- 1.3 *Riksintresse enligt 4 kap. 1-2 §§ MB, Mälaren med öar och strandområden. Strandzonen och därmed strandskyddet berörs inte i det uppdaterade planförslaget i och med*

plangränsens minskning. Antalet bostäder har minskat från ca 3000 till ca 750. Bostadstyper (majoriteten av bostäder består av småhusbebyggelse) och höjder, volymer och struktur har reviderats för att ytterligare anpassa till landskapsbild och riksintresset.

- 1.4 Miljö kvalitetsnormer för vatten. Planområdets avgränsning och dagvattenhanteringen har förändrats så allt dagvatten kan fördröjas och renas inom planområdet. Dagvattenutredning och planbeskrivning har uppdaterats enligt Länsstyrelsens synpunkter. Kommunen klargör huruvida planområdet kommer att ingå i kommunens verksamhetsområde för dagvatten samt redovisa ansvarsförhållanden för anläggande och vidmakthållande av föreslagna dagvattenanläggningar. Planbestämmelserna för dagvatten uppdateras i plankarta.

- 1.5 Påverkan på strandskydd är ej längre aktuellt då planområdet omarbetats med hänsyn till detta.

- 1.6 Planbeskrivningen kompletteras med korrekt hänvisning till RUF5 2050. Den av Länsstyrelsen bifogade kartbilden är dock inte från utställningsförslaget utan från antagandeverSIONEN. Gaturum dimensioneras för kollektivtrafiklösning med buss.

Avseende ökad belastning på trafikplats och dess kapacitet samt E18 vad gäller tillkommande kollektivtrafik så minskar förslaget avsevärt i antal bostäder samt att fler kan åka kollektivt (buss och pendeltåg). Belastningen blir avsevärt mindre än i samrådsförslaget.

- 1.7 I omarbetat planförslag inför granskning har Riskutredning tagit hänsyn till förhöjd individrisk avseende närheten till E18. Södra parkstråket som omnämns är borttaget och naturmark bevaras vilket ger ett riskavstånd på 50 meter till närmaste bebyggelse.

Friskluftsintag regleras i plankarta så att bostäder närmast E18 har friskluftsintag på sida bort från vägen, samt att utrymning möjliggörs bort från E18.

Riskutredningen har uppdaterats och utgår från en trafikutveckling enligt basprognos 2040 som planeringsförutsättning.

Terrängen föreslås schaktas ner vid bebyggelsen så en skärm av kvarstående berg skiljer bebyggelsen från E18.

- 1.8 Geoteknik har uppdaterats inför granskning gällande skred.

- 1.9 Bullerföreskrifter enligt förordningen 2015:216 kommer att tillämpas i detaljplanen. De mest utsatta fasaderna uppnår bullerkrav genom bullerdämpande åtgärder. Dessa beskrivs ingående i bullerutredning. Plankartan har uppdaterats med regleringar rörande störningar från buller, i enlighet med framtagna bullerutredning.

Skola och förskolor kommer att ha bullerskyddad gård.

- 1.10 Rådgivande synpunkter
Synpunkterna noteras och hanteras vidare i planhandlingar samt miljökonsekvensbeskrivning.

Grönstråk och friluftsliv – Plankarta och planbeskrivning har utvecklats när det gäller bestämmelser som skyddar träd. Egenskapsbestämmelsen ”skog” utgår från plankarta.

Planområdet är minskat efter samråd och innefattar inte längre strandområdet.

Kulturmiljö – Planhandlingar har arbetats om och text om fornlämnningar har uppdaterats. Vidare utredningar har genomförts inför granskning. Sammantaget bedöms ett genomförande av detaljplanen inte ge några påtagliga negativa konsekvenser på riksintresset för kulturmiljövården.

- 1.11 *Fornlämningar – Planbeskrivningen har uppdaterats med rätt namn för kulturmiljölagen. Vattenverksamhet - Där det krävs ska särskilda tillstånd sökas hos Länsstyrelsen. Strandskydd – Området som berörde strandskydd återfinns inte längre inom planområdet. Frågor som berör strandskydd åtgår.*
- 1.12 *Planbeskrivning samt plankarta uppdateras för att tydliggöra vilken lydelse av PBL som avses.*

2 Lantmäteriet inkom 2018-03-14

- 2.1 Om precisering A-C avses utgöra del av plankarta måste det förtydligas.
- 2.2 Egenskapsbestämmelsen f1 omfattar områden som inte omfattas av precisering B vilket gör bestämmelsens avsikt otydlig.
- 2.3 Del av planområdet berörs av strandskyddsbestämmelser, detta måste förtydligas.
- 2.4 Röd linje omgärdar delar området i grundkartan. Dess betydelse måste förklaras på grundkartan.
- 2.5 Inom kvartersmark finns bestämmelser om torg, planbestämmelserna anger dock att detta ändamål enbart ska finnas inom allmän platsmark.
- 2.6 Riktlinjerna för x-områden efter 2 jan 2015 är att dessa ska anges såsom administrativ bestämmelse. Om äldre riktlinjer följs ska detta kommenteras/noteras.
- 2.7 X-områdena inom HKBCP och RPC måste förtydligas. Kombinationen av x-område och ”kvartersgata” bör ses över.
- 2.8 Område för kvartersgata, vändyta liksom utsiktsplats finns med på plankartan men saknar motsvarande bestämmelse bland planbestämmelserna.
- 2.9 Det finns en rättighet enligt planbestämmelserna att anlägga tekniska anläggningar på allmän plats. Vart dessa ska anläggas är inte angivet. För att det inte ska uppstå komplicerade inlösenssituationer bör istället e-områden markeras ut inom planområdet.
- 2.10 Plan- och genomförandebeskrivningen måste ses över i sin helhet och genomarbetas mer för att uppfylla 4:33 PBL. Särskilt bör en rad förtydliganden ske vad gäller ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser. Nedan noteras exempel på förbättringar som måste göras, men dessa är enbart en del av de förbättringar som måste ske innan ett antagande.
- 2.11 Information om befintlig bebyggelse måste utökas dels med information om den befintliga bebyggelsen, dels vilka praktiska och ekonomiska konsekvenser som uppstår och hur de ska hanteras. Fråga av denna karaktär frågan måste behandlas tydligt och utförligt i planhandlingarna.
- 2.12 Planbestämmelserna som anges i planbeskrivningen kan inte vara vidare än vad som anges på plankartan.
- 2.13 Det anges att det kommer finnas exploatörer. Det noteras att genomförandeavtal ska tecknas vilket, utifrån beskrivningen, förefaller utgöra exploateringsavtal i lagens mening. Det finns sedan 2015 regler för hur detta ska redovisas i planhandlingen. Enligt PBL krävs en utförlig beskrivning av exploateringsavtalen, dess huvudsakliga innehåll samt konsekvenserna av att planen genomförs med hjälp av ett sådant avtal. Se 4 kap 33 § samt 5 kap 13 § PBL, Lantmäteriets handbok samt Boverkets hemsida. Lantmäteriet har en skyldighet att bevaka frågorna i 6 kap 40-42 §§ PBL. För att Lantmäteriet ska kunna bedöma dessa frågor behöver exploateringsavtalets innehåll redovisas i stora drag redan i samrådsskedet. Detta saknas i planbeskrivningen och något exploateringsavtal finns inte bifogat till planhandlingarna. Lantmäteriet har därför inte kunnat bevaka dessa frågor i samband med detta planarbete.

- 2.14 Stycke avseende huvudmannaskap måste utvecklas och förtydligas. Enligt plankarta ska all allmän plats ha kommunalt huvudmannaskap. Enligt genomförandebeskrivningen regleras huvudmannaskap för GC-bro samt tunnel under E18 i genomförandeavtal. Vem som ska vara huvudman måste framgå även av planen. Det framkommer även att Trafikverket är huvudman för ombyggnad av Trafikplans Kungsängen. Trafikverket kan inte vara huvudman för allmän plats. För att separera begreppen bör planförfattaren fundera på vilket huvudmannaskap det ska vara.
- 2.15 På flertalet ställen framkommer att fastighetsägarna ska stå för vissa kostnader, t.ex. fastighetsbildning. I dagsläget finns privatpersoner som fastighetsägare inom planområdet. Ekonomiska och praktiska konsekvenser måste förtydligas.
- 2.16 Det framkommer att delar av planområdets ägarförhållanden är outredda. Detta ska redas ut innan planen antas. Likaså skall utredning avseende rättigheter som omnämns på sida 81 vara utredda innan antagande av detaljplanen. Utan att dessa utredningar är gjorda kan konsekvenserna av planen inte överblickas.

Kommentar

- 2.1 *Preciseringarna utgår från plankarta.*
- 2.2 *Planbestämmelsen utgår. F1 ändras till vedertagen utformningsbestämmelse.*
- 2.3 *Ej aktuellt, planområdet har förskjutits västerut i och med minskning av antal bostäder till ca 750.*
- 2.4 *Röd linje utgår.*
- 2.5 *TORG finns kvar i plankarta. TORG utgör allmän platsmark.*
- 2.6 *Inför granskningen är x-områden borttagna från plankartan. Det som ska vara allmänna gångstråk har ersatts med parkområden.*
- 2.7 *Plankartan justerad inför granskning, inga x-områden finns kvar.*
- 2.8 *Plankartan uppdateras enligt synpunkt.*
- 2.9 *E-område markeras ut i plankartan för att undvika att komplicerade inlösenssituationer uppstår i samband med detaljplanens genomförande.*
- 2.10 *Planbeskrivningen är omarbetat under genomförande och fastighetsrättsliga konsekvenser.*
- 2.11 *Planbeskrivningen uppdateras med information om den befintliga bebyggelsen samt vilka praktiska och ekonomiska konsekvenser som uppstår och hur de är tänkta att hanteras.*
- 2.12 *Plankarta och planbeskrivningen har omarbetats. I planbeskrivningen förtydligas enbart betydelsen av bestämmelserna på plankartan.*
- 2.13 *Planbeskrivningen uppdateras med en utförligare beskrivning kring de avtal som planeras tecknas med respektive byggaktör.*
- 2.14 *Planbeskrivningen och plankarta uppdateras med ett förtydligande kring huvudmannaskap.*
- 2.15 *Planbeskrivningen uppdateras med ekonomiska och praktiska konsekvenser.*
- 2.16 *Synpunkt noteras. Ägarförhållanden tydliggörs i planhandlingarna.*

3 Trafikverket inkom 2018-03-14

- 3.1 Trafikverket region Stockholm har tagit del av ovannämnda detaljplan i samrådsskedet.
 Trafikverket yttrar sig i egenskap som ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverket är väghållare för E18 som utgör riksintresse för kommunikation samt äger mark inom detaljplaneområdet kopplat till motorväg E18 och trafikplats Kungsängen. Rankhusområdet skiljer sig ifrån kommunens översiktsplan och program genom att bl a bostäder planeras närmast E18 istället för verksamheter, samt att bostäder planeras med en annan täthetsgrad och omfattning. Rankhus programområde från 2009 innehåller 3000 bostäder. Rankhus etapp 1 möjliggör 2900 bostäder och i eventuella framtida etapper inryms ytterligare 2900 bostäder. Detta möjliggör därmed nästan dubblerad omfattning av bebyggelse inom Rankhusområdet än tidigare. I vårt regionala resonemang nedan utgår vi ifrån ett Rankhus med framtida etapper. Men resonemanget har också bäring på Rankhus etapp 1.
- 3.2 Sammanfattande synpunkter
 Trafikverket konstaterar att förslaget har ett begränsat stöd i översikts- och regionplanering samt att övergripande förutsättningar och konsekvenser inte är utredda i planförslaget. Omfattningen av tänkt exploatering i Rankhusområdet bedömer vi i perspektivet år 2040 påverkar den tillgängliga kapaciteten på E18 på sådant sätt att det kan komma att innebära påtaglig skada på riksintresse väg. Sannolikt får det även konsekvenser på mellankommunala intressen i försämrade tillgänglighet och betydande förlängningar av restid. Vi ser även att planförslaget behöver arbetas om, så att hänsyn tas till bl a riksintresse E18 och att utrymme avsätts för framtida utbyggnadsmöjligheter av Kungsängen trafikplats.
- 3.3 Förutsättningar i förhållande till regionplanering och trafiksystem
 Trafikverket tar i vår bedömning av detaljplanen Rankhus stöd i RUFSS 2010, men också i den kommande Regionplanen 2050 och dess underliggande utredningar. Trafikverket har även genomfört en trafikanalys av kapacitet på E18 utifrån basprognos 2040, som stöd i dialog om effekter med kommunen. I Trafikverkets bedömning utgår vi även från nationellt beslutade mål. Väsentliga mål är tillgänglighet och hänsyn enligt transportpolitiska mål och beslutade klimatpolitiska mål. Trafikverket tar även hänsyn till den av regeringen angivna inriktningen att vi ska stödja ett ökat bostadsbyggande. I RUFSS 2050 studeras hur en förväntad kraftig befolknings tillväxt kan kombineras med god tillgänglighet, samtidigt som klimatmålen ska nås. I RUFSS landar man i mål för 2030 att 95 % av ny bebyggelse ska tillkomma i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen. I gällande RUFSS 2010 anges Rankhusområdet som ”Övrig regional stadsbygd”. I förslag till RUFSS 2050 anges Rankhusområdet som ett ”Sekundärt bebyggelseläge”, vilket innebär att bostadsutveckling framförallt ska ske genom komplettering av bebyggelse och verksamheter.
- 3.4 Den förväntade stora befolkningstillväxten i regionen medför att efterfrågan på tillgänglighet med bil kommer att öka. Trafikverkets analyser för prognosåret 2040 visar att trängseln i vägtransportsystemet med givna förutsättningar kommer att spridas längre ut i regionen, trots de investeringar som genomförs i vägnätet och den stora kapacitetsökningen i spårinfrastrukturen. För E18 visar våra analyser att med nuvarande prognosförutsättningar kommer vägkapaciteten för delen Hjulsta – Kungsängen vara i princip fullt nyttjad i högtrafik år 2040. Våra analyser visar vidare att trots de investeringar som är beslutade bl a med E4 Förbifart Stockholm och de kapacitetsåtgärder som planeras vid Hjulsta-Barkarby kommer denna del av E18 att vara en flaskhals som vi inte bedömer vara möjlig att bygga bort utan mycket stora systeminvesteringar inkluderande ökad kapacitet också i andra delar av vägnätet. Därmed ser vi inte det som meningsfullt att t ex ytterligare bredda E18 på delen Kungsängen-Barkarby eftersom detta inte kommer att bidra till ökad systemkapacitet, utan enbart innebära att de köer som ändå bildas i högtrafik förflyttas något.

Trafikverkets inriktning är att i enlighet med fyrstegsprincipen söka påverka efterfrågan på biltransporter och effektivisera användningen av infrastrukturen. Detta kan bl a innebära att vi kommer att genomföra med påfartsregleringar vid trafikplatserna från Barkarby, Jakobsberg och Kallhäll i framtiden. Det är också angeläget att öka andelen korta resor som kan genomföras med gång och cykel samt att öka andelen kollektivtrafikresor. Lokaliseringen av ny bebyggelse har en stor betydelse för detta. Slutsatsen för vår del är utifrån detta densamma som dragits i RUFSS 2050; det vill säga för att möjliggöra tillväxt/bostadsbyggande samtidigt som tillfredsställande tillgänglighet och framkomlighet upprätthålls bör den absolut största delen av de nya bostäderna tillkomma i de bästa kollektivtrafiklägena. Skillnaden i trafiksträng mellan centrala och kollektivtrafiknära lägen mot lägen med sämre kollektivtrafiktillgänglighet är betydande samtidigt som all tillkommande bebyggelse oavsett läge förutsätter en viss biltrafiktillgänglighet. Ett omfattande bostadsbyggande i lägen med sämre tillgänglighet som exempelvis Rankhusområdet begränsar med den här utgångspunkten förutsättningarna för regionens tillväxt eftersom de innebär en sämre hushållning med den begränsade vägtrafikkapaciteten.

3.5 Mellankommunal samordning

Trafikverket bedömer med stöd av RUFSS 2010/2050 samt de analyser vi själva genomfört att konsekvensen av förslaget bostadsområde blir omfattande också för intilliggande kommuner och att det riskerar påverka näringsliv och utvecklingsmöjligheter för dessa tätorter. En större exploatering vid Rankhus bör därför behandlas som en fråga av mellankommunalt intresse. Störst negativ effekt med risk för förlängning av restider med i storleksordning 15 min i högtrafiktid i riktning mot Stockholm kan förväntas för Enköping och Västerås kommuner men också kommuner närmare Stockholm såsom Järfälla kommer att påverkas genom försämrade tillgänglighet/framkomlighet längs E18. Den försämrade tillgängligheten riskerar påverka regionalt viktiga samband från väster i relation med Stockholm men också i relation till Arlanda.

3.6 Detaljplanens påverkan på riksintresse E18 inklusive trafikplatser. Planförslaget berör E18 som är riksintresse för kommunikation och vägen ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen d v s funktionen. Riksintressena och påverkan på dessa ska framgå av planbeskrivningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen som exempelvis trafikplatser och eventuella framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden. Trafikverket bedömer att ett omfattande bostadsbyggande vid Rankhusområdet i linje med redovisade förslag kan komma att innebära en påtaglig skada på riksintresset väg.

E18 tillhör det nationella stamvägnätet och har en betydande funktion främst för långväga resor och för godstransporter. I den trafiksituation som vi bedömer kan uppstå runt år 2040 kommer den tillkommande trafiken från ett utbyggt Rankhusområde enligt plan och kommande etapper att innebära stora fördröjningar för trafiken. Detta på grund av den ökade trafikbelastningen på E18 Kungsängen mot Barkarby som bedöms ha fullt nyttjad kapacitet i högtrafik. Effekten av förväntad köbildning blir också en begränsning i den praktiska kapaciteten. Det innebär att betydligt färre än de 4000 fordon som optimalt kan passera ett fyrfältig motorvägssnitt kommer att kunna passera Kungsängen i riktning Stockholm i högtrafik.

3.7 Generellt redogörs i detaljplanen inte för hur riksintresse E18 påverkas av exploateringen. Planen och tillhörande utredningar redovisar enbart trafiksträngen. Detta måste kompletteras likväl som att planen behöver redovisa hur närliggande trafikplatser och trafiksystemet utifrån ett regionalt och mellankommunalt perspektiv påverkas.

3.8 Till följd av exploateringen och regionutveckling kan Trafikplats Kungsängen behöva kompletteras alternativt byggas om i en framtid. I detaljplanen finns inte utrymme för framtida utveckling av trafikplats Kungsängen och den behöver justeras så att det reserveras plats norr om dagens trafikplats för eventuell utbyggnad av framtida trafiklösning. Trafikverket har sedan programskedet kommunicerat gräns för framtida yta för utveckling av Kungsängens trafikplats

- norr om trafikplatsen (se bilaga 1). Denna gräns är sedan överförd och inritad i förslag till vision för Rankhusområdet (se bilaga 2) av kommunen. Det kan även noteras att Trafikverket äger fastigheter invid trafikplats Kungsängen, som delvis täcker in ett framtida utbyggnadsbehov.
- 3.9 Byggnadsfritt avstånd och planförslag. För motorväg gäller 35 meters byggnadsfritt avstånd (25 meter avstånd från beläggningskant till kvartersgräns, samt 10 meter ytterligare mellan kvartersgräns och byggnad). För ramper gäller 25 meters byggnadsfritt avstånd (15 meter avstånd från beläggningskant till kvartersgräns, samt 10 meter ytterligare mellan kvartersgräns och byggnad).
- 3.10 I planförslaget finns en cirkulationsplats inritad. Kapacitetsutredningar för cirkulationsplatser och ramper behöver göras, då avståndet mellan ramp och cirkulation ser kort ut. Om man räknar med framtida behov av påfartsreglering behövs det finnas utrymme för ramper som har viss längd för köande fordon. Om ramp byggs behövs sannolikt också plats för ett vänstersvängskörfält. Detaljplanens underlag behöver visa hur detta klaras.
- 3.11 I detaljplaneförslag visas platser där två gång- och cykelbroar kan bli aktuella. Då det inte presenteras någon ytterligare information om dessa broar kan Trafikverket inte ta ställning till huruvida dessa är möjliga/byggbara. Som information kan nämnas att trafikplats Kungsängen är byggd utan mittpelare. Det är troligt att framtida broar över E18 behöver konstrueras så att inte mittstöd krävs. Detta för att i framtiden inte omöjliggöra trimningsåtgärder i mittremsan på E18.
- 3.12 I planbeskrivning (sida 6) illustrationsskiss visar förskjutna ramper i ny tänkt västergående ramp mot Enköping och Västerås. Trafikverket vill påpeka att antingen behöver ramperna ligga mitt emot varandra alternativt ha en större förskjutning än vad som visas. Det är också otydligt om ny ramp västerut avses vara en förutsättning för planområdet. Och om en västergående ramp behövs torde en ramp i motsvarande riktning behövas in till Rankhus området.
- 3.13 Lokalvägnätet för Rankhus etapp 1 har lösa trådar och slutar i ingenstans dels till Brunna och dels norrut i planområdet. Det innebär att det inte är tillsett att trafikförsörjning till Brunna respektive inom området klaras med kollektivtrafik och/eller med bil och gång/cykel. För att kollektivtrafik och fordon ska kunna komma fram och fördela ut trafik behöver detaljplanen redovisa ett hållbart sammanhängande trafiksystem till etapp 1.
- 3.14 I underlaget nämns att Trafikverket är huvudman för ombyggnad av trafikplats Kungsängen. En ombyggnad av trafikplats Kungsängen har inte statlig finansiering.
- Trafik – framkomlighet på det statliga vägnätet
- 3.15 Eftersom exploateringen i Rankhus i sin täthet och omfattning av exploatering avviker från Trafikverkets basprognos 2040 om bebyggelseutveckling har Trafikverket i tidig dialog med kommunen valt att göra en kapacitetsstudie för att se effekter av exploatering på E18. Slutsatser från analysen var bl a att det redan i basprognos för 2040 köar upp från Kungsängen in mot Stockholms centrala delar och stoppar upp genomgående trafik på E18 under högrafiktimmen. Möjliga åtgärder för Trafikverket för att begränsa köbildning i regionalt nät, är att införa påfartsreglering vid trafikplatser. Då behövs ramper och utrymme för köbildning i det lokala vägnätet. Med större exploatering vid Rankhus förstärks behovet av reglering. För Rankhusområdet kommer det att innebära begränsning i möjlighet att nå E18 samt att betydande köbildning riskerar uppstå också på lokalvägnätet vilket även kan påverka busstrafikens framkomlighet negativt.
- 3.16 Trafikverket vill se en redovisning av framkomlighet i området kring Rankhus för både nuläge och för framtida scenario. I framtidsscenarioet behöver tillståndet med och utan tillkommande bebyggelse framkomma. Som underlag till den redovisningen behöver utredningen utgå ifrån basprognos 2040. Trafikutredningen daterad 2017-10-02 visar inte framkomlighetstillstånd för E18 med tillkommande bebyggelse. I fortsatt planeringsarbete behöver såväl konsekvenser av skilda nivåer på exploatering samt möjliga åtgärder för att tillgodose tillgänglighet och begränsa de negativa effekterna för riksintresse E18 redovisas. Analyser av tillgänglighet och

framkomlighet behöver göras för såväl lokaltrafik och förbindelser mellan Rankhus och områden i kommunen samt till det regionala/nationella nätet.

Trafikunderlag

- 3.17 Trafikunderlag används som underlag för bullerberäkning, luftkvalitetsrapport samt riskanalys. Trafiksiffror i bullerutredningen redovisar ingen trafikökning väster om E18 från Kungsängen. På motsvarande sätt redovisas i luftkvalitetsrapport trafiksiffror som är felaktiga. Detta behöver korrigeras så att siffror enligt basprognos 2040 används (se bilaga 3 basprognos 2040 korrigerad utifrån nuläget, jämfört med era antaganden). Om andra siffror än basprognos 2040 ska användas, behöver det motiveras.
- 3.18 Analyser av trafikalstring med hjälp av Trafikverkets verktyg ger möjlighet till redovisning av antaganden. Trafikverket tar gärna del av de förutsättningar som antas i kommunens trafikalstringsanalyser.

Trafik – framkomlighet för gång- och cykeltrafik

- 3.19 Två nya gång/cykelkopplingar planeras över E18. Det är en förutsättning för områdets utbyggnad och en förbättrad koppling till Kungsängen. Kopplingarna skulle behöva utredas mer, för att se om de är genomförbara. Det är av yttersta vikt att nya gång/cykel koppling finns på plats när området är klart för inflyttning.
- 3.20 Huruvida gång/cykel trafik ska tillåtas på befintlig väg/trafikplats i Kungsängen är otydligt i planhandlingarna. I planbeskrivningen står att gång-cykelväg ska utgå ifrån huvudgator. I space syntax analysen visas förbud mot gång – cykeltrafik på ett ställe i underlaget. I en annan karta i space syntax analysen visas att cykelstråk går över dessa ramper. Trafikverket vill påpeka att det utifrån nuvarande utformning inte går att kombinera med gång/cykeltrafik då det i ena riktningen behöver korsas ramper. Dessa ramper måste i så fall byggas om för att man ska kunna ha gång/cykelväg. Det är troligt att flertalet kommer att vilja nyttja denna bro för genast väg och trygghetskänsla. Denna fråga och trafiksäkerhetsaspekterna måste hanteras och tydliggöras i planen.
- 3.21 Faktorer för att minska bilanvändning så som gång/cykel trafik likväl som låga p-tal för att styra mot ökad kollektivtrafikanvändning borde studeras närmare, likväl som trafikalstring från föreslagen handelsyta.

Trafik - Framkomlighet för busstrafik

- 3.22 Ett väl utvecklat lokalnät krävs för en fungerande kollektivtrafikförsörjning och trafikmatning. Då det lokala nätet inte redovisas i sin helhet eller säkerhetsställs genom detaljplan finns inte säkring av fungerande kollektivtrafikförsörjning. Då det av trafikutredning inte framgår effekter på E18 framkommer inte heller att kollektiv-trafikförsörjning påverkas på grund av köande fordon.
- 3.23 Kollektivtrafikförsörjning till etapp 1 behöver finnas från inflyttning. Detaljplanen bör klargöra mer i detalj hur detta ska ske. Exempelvis vilka resandemängder man utgår ifrån, turtäthet, rutter/linjer samt restider. Utifrån trafikverkets simulering är det kö på ramper och vid Trafikplats Kungsängen vilket kommer att stoppa upp kollektivtrafik. Denna aspekt behöver studeras i trafikutredning.
- 3.24 Det är även väsentligt att studera effekter och utformning för angöring till Kungsängens station.

Risk

- 3.25 E18 utgör primär transportled för farligt gods. Skyddsavstånd med hänsyn till farligt gods är en hantering som behöver bedömas av Länsstyrelsen. Trafikverket hänvisar därför i frågor om riskavstånd för farligt gods till Länsstyrelsens bedömning och yttrande. Detaljplanen visar parkområde och torg närmast E18. Huruvida detta är lämpligt med tanke på farligt gods

transport bör övervägas och bedömas av länsstyrelsen. Vidare är det planerat för lokalgata och bostadsentréer mot E18 och park. Lämpligheten i detta bör också studeras.

- 3.26 Riskutredningen ska utgå ifrån basprognos 2040.

Buller

- 3.27 Planuppdrag för Rankhus etapp 1 erhöles av kommunstyrelsen 2014-12-03. Utifrån detta gäller att bullerlagförordning 2015:216 inte kan tillämpas. Det innebär att bullerutredningen behöver kompletteras med nya förutsättningar då man i underlaget utgår från 60 dBA som riktlinje för bostäder istället för 55 dBA.
- 3.28 Basprognos för 2040 ska vara utgångspunkt för trafikutredning och trafikbuller-utredning. Dessutom behöver trafikstring från Rankhus tas med i beräkningar för buller.
- 3.29 Bullerskydd är inritat i närhet av E18. Det behöver klargöras mer detaljer kring bullerskydd (t ex är det skärm, vall) och om det utgör en förutsättning för bebyggelsen. Detta eftersom bullerutredningar utgår ifrån bullerskärm i beräkningar. Det behöver vidare tillses att bullerskydd kan anläggas och driftas på kommunens platsmark.
- 3.30 I detaljplaneområdet kommer vissa områden/husfasader utsättas för ljudnivåer mellan 65-75 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus, med högst nivåer för de fasader som ligger närmast E18. För andra kvarter är det ljudnivåer mellan 60-70 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus, till de allra mest skyddade som har nivåer under 60 dBA. I beräkningarna ingår bullerskärm om 3 meter respektive 1.5 meter. Två skolgårdar klarar inte Naturvårdsverkets riktlinjer för utevistelse på skolgård (se vidare Naturvårdsverkets vägledning Riktvärden för buller på skolgård från väg och spårtrafik, september 2017). Utifrån ett väghållaransvar och för att undvika kommande restriktioner på vägen anser Trafikverket att planering av bostads- eller skolbyggnation med bullernivåer över 65 dBA ekvivalent ljudnivå inte är lämpligt.

Luft

- 3.31 Basprognos för 2040 ska vara utgångspunkt för trafikutredning och luftanalyser. Dessutom behöver trafikstring från Rankhus tas med i beräkningar för påverkan på luftkvalitet.
- 3.32 Då exploateringen ligger så pass nära E18 och utifrån vårt väghållaransvar bör en detaljerad luftutredning utföras som förhåller spridningen av luftföroreningarna till den planerade bebyggelsen och utomhusvistelse av barn och människor som vistas och bor i området. I luftutredning visas inte hur miljö kvalitetsmål för PM 10 och kvävedioxid klaras vid skolor där det är extra viktigt för känsliga grupper. Beräknade halter av luftföroreningar ska förhållas till både MKN och preciseringarna i Frisk luft, vilka ska uppnås där barn planeras vistas.

VA, avvattnings och dagvatten

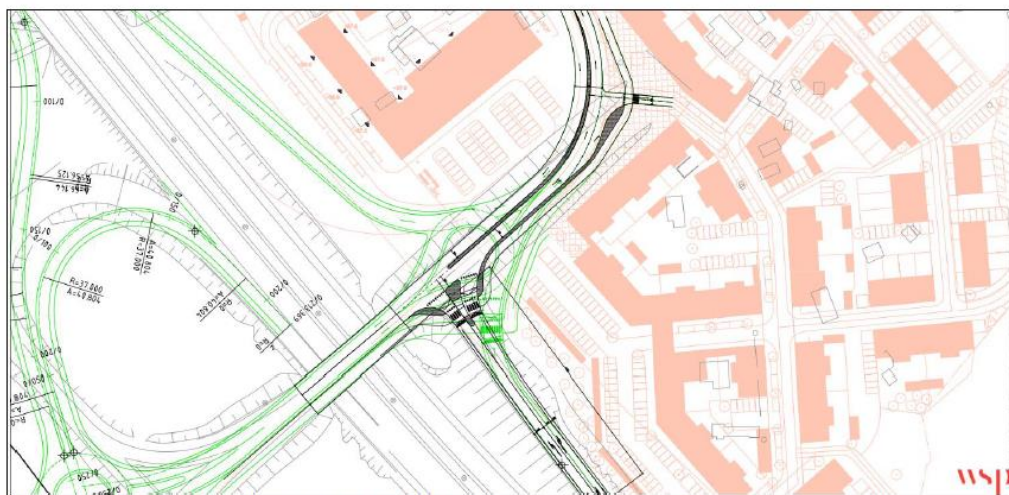
- 3.33 Ingen negativ påverkan får ske på Trafikverkets anläggning av det dagvatten som uppstår till följd av exploateringen. Tillkommande lokalt omhändertaget dagvatten får inte få belasta E18 anläggning så som diken, trummor, broar/portar mm. Bakgrunden till det är att Trafikverkets anläggningar inte är dimensionerade för att ta emot tillkommande dagvatten.
- 3.34 Trafikverket kan utifrån nuvarande handlingar inte utläsa vilka förändringar i topografin som avses göras och i vilken utsträckning som E18 påverkas av eventuellt ökade dagvattenflöden. T.ex. står det i MKB att ”I de norra och östra delarna av planområdet kommer topografin delvis bevaras medan i de södra och västra delarna kommer planområdet sprängs ned för att klara kraven på lutning på huvudgator samt anslutning till befintliga vägar”. Hur det arbetet utformas och utförs kommer till stor del att avgöra hur snabbt och i vilken riktning grundvatten och infiltrerat dagvatten rör sig mot lågpunkter, vilket E18 delvis är. Det redovisas ytliga avrinningsvägar i händelse av ett 100-årsregn, men vi saknar information om hur områdets avrinning och dagvattenhantering i övrigt avses fungera.,

- 3.35 I planhandlingar visas öppna dagvattendiken i anslutning till parkmark och bullerskydd närmast E18. Hur denna lösning riskerar påverkan E18 behöver redovisas likväl som en analys av hur mycket vatten som kan samlas i gång-cykelportar under E18 och effekter av detta.
- Natur
- 3.36 Underfarten under E18 vid planområdets västligaste del har sannolikt en funktion som spridningsväg för däggdjur, vilket minskar effekten av den barriär som E18 med viltstängsel utgör. Här löper idag en gång- och cykelbana, vilken planeras byggas om till bilväg och som ska utgöra en av planområdets huvudgator. Trafikverket är mån om att underfartens funktion som spridningsväg för däggdjur upprätthålls, och ser gärna att Upplands-Bro kommun belyser effekter av ökad gång-, cykel- och biltrafik under bron.
- 3.37 Luftfart
Inom området planeras höga byggnader (som mest upp till 15 våningar). Byggnader över 20 meter ska remissas till LFV. LFV är sakägare till CNS-utrustning och ska kontaktas när byggnader och andra objekt planeras som är 20 meter eller högre över marknivån. LFV står till tjänst med att utföra en flyghinderanalys och även genomföra luftrumsutredningar. De utreder eventuell påverkan på samtliga flygplatsers influensområden och tekniska system kopplade till flygverksamhet.
- 3.38 Övriga frågor
Det är oklart i vilken utsträckning topografin ska förändras och hur det kan påverka E18 samt området. Detta är viktiga förutsättningar bl a för dagvattenhantering, bulleraspekter likväl som förutsättningar för anläggande av gång-cykel broar. Detta skulle behöva förtydligas.

Kommentar

- 3.1 *Trafikverkets beskrivning av samrådsförslaget stämmer. Planförslaget har sedan samrådet arbetats om och antal bostäder har minskat drastiskt både i skala och till antal, från 3000 bostäder i främst flerbostadshus till cirka 700 bostäder i småhus (vilket motsvarar cirka 25 % av antalet bostäder vid samråd). Målet har varit att kompletteras Kungsängens tätort med en addition i småstadskaraktär och en hållbar livsmiljö. Genom gjorda förändringar anser kommunen att Rankhus etapp 1 mer ligger i linje med planprogrammet, än vid samrådet. Behovet av mark för verksamheter finns på andra platser inom närområdet till Kungsängen och kommunen vill bättre kunna nyttja det kollektivtrafiknära läget för bostäder istället, i förhoppningen att fler väljer kollektivresande framför bilen.*

- 3.10 *Synpunkten noteras. Planförslaget har arbetats om och området närmast trafikplatsen ingår inte längre i planområdet. Inga cirkulationsplatser i det nya planförslaget. En framtida utbyggnad av Rankhus (nästkommande etapper) får studera nya kopplingar till trafikplatsen.*
- 3.11 *Inga gång- och cykelbroar finns i det omarbetade planförslaget.*
- 3.12 *Synpunkt noteras. Ramperna finns inte kvar i det omarbetade planförslaget. Se kommentar 3:2 för ny skiss på utformning av ramper. Framtida trafikplatslösning har studerats av WSP (sys.handlingsnivå) och hänsyn har tagits till tagits till att den tekniska lösningen för en yttnål trafikplats kan komma att behöva ta mer mark i anspråk, sett bland annat till bredd och längd på en västergående påfart E18. Nedan syns bild från WSP trafikutredning/trafikanalys från 2022.*



Figur 21 Förslag på utformning av avfartsramp från E18. Separat höger respektive vänstersvängfält.

- 3.13 *Synpunkten noteras och planförslaget har omarbetats i detta avseende. Trafiksystemet samt kopplingar till omkringliggande områden förtydligas i planhandlingarna.*
- 3.14 *Synpunkten noteras. Trafikplats Kungsängen förväntas inte byggas om i etapp 1 för Rankhus. Fortsatt arbete och dialog kommer behövas mellan kommun och Trafikverket för en framtida ombyggnad av trafikplatsen, men det ligger utan för ramen för denna detaljplan.*
- 3.15 *Synpunkter noteras och planförslaget har arbetats om inför granskning, bland annat genom att antalet bostäder har minskats. Trafikplats Kungsängen och området närmast denna har undantagits och finns inte längre med i planområdet. Kapacitet redovisas i trafikutredning (WSP, 2022) där åtgärdsbehov studerats vid ett fullt utbyggt område med ett scenario på 3500 bostäder (ej enbart etapp 1).*
- 3.16 *Synpunkten noteras. Ökade trafikrörelser i samband med utbyggnad inom planområdet påverkar inte riksintresset sett till risk för magasinering ut på E18 (avfart Kungsängen österifrån), se trafikrapport WSP. Nuvarande trafikplats klarar även kapacitet på påfart västerut. Analyser är baserade på 2040 års prognostiserade siffror från Trafikverket.*
Utredningar finns som underlag till planhandlingarna och visar på tillgänglighet och framkomligheten i området.
- 3.17 *Synpunkten noteras. Korrigeringar har genomförts och utredningar uppdateras inför granskning.*
- 3.18 *Det finns flera genomförda utredningar som redogör för trafikstringen, vid olika scenarier. Trafikverkets verktyg används för att justera färdmedelsandelen med bil till nivåer som bedöms vara rimliga för området. För beräkning av trafik utanför*

exploateringsområdet har trafikvolymerna räknats upp med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal. Samtliga utredningar kommer biläggas planhandlingarna.

- 3.19 *Planförslaget är omarbetat inför granskning och några nya broar över E18 finns inte längre. Gång och cykelkopplingar sker vid befintliga undergångar, vid Gröna Dalen samt vid gångtunneln vid Rankhusvägen. Det primära gång- och cykelstråket som kopplar samman detaljplaneområdet med centrum leder genom befintlig tunnel under E18. Även kopplingen i nordvästra delen av detaljplaneområdet (vid Gröna Dalen) blir viktig för att koppla ihop Rankhus med centrala Kungsängen och Tibble.*
- 3.20 *Synpunkten noteras. Gång- och cykel tydliggörs i omarbetat förslag. Det är inte tänkt att gång- och cykeltrafik ska använda trafikplatsen, utan gångtunneln utgör huvudstråk för dessa trafikanter. Space syntax analysen har inte använts för det omarbetade förslaget och kommer inte uppdateras inför granskning.*
- 3.21 *Synpunkten noteras och studeras i uppdaterat trafikutredning. Gatustrukturen dimensioneras för kollektivtrafik, se trafikutredning (WSP, 2023) för redogörelse.*
- 3.22 *Synpunkten noteras. Kollektivtrafikförsörjningen har vidare studerats inför granskning och resultat förtydligas i planbeskrivningen.*
- 3.23 *Kollektivtrafikförsörjning kommer att finnas i etapp 1. Gatustruktur dimensioneras för detta. Se vidare trafikutredning från WSP, 2023.*
- 3.24 *Synpunkten noteras och förmedlas till de delar av kommunen som hanterar frågor som rör stationsområdet. Utformningen av Kungsängens station hanteras inte inom ramen för denna detaljplan.*
- 3.25 *Riskerna kopplat till farligt gods har vidare studerats och planförslaget har omarbetats. I det omarbetade förslaget är avstånd från bebyggelse till farlig godsled 50 meter. Lokalgata och bostadsentréer återfinns inte längre närmast E18. Tillägg på plankartan finns även om placering och riktning av luftintag, så att de inte återfinns mot leden för farligt gods.*
- 3.26 *Riskutredning har uppdaterats och utgår nu från basprognos 2040. Se riskutredning, Ramboll 2023.*
- 3.27 *Detaljplanen är startad innan bullerförordningen 2015:216. Denna tillämpas även i denna detaljplan då inga restriktioner för detta finns. Däremot ska bullernivåer, i detaljplaner innan förordningen infördes, redovisas på plankarta. Bullernivåer redovisas därmed på plankartan enligt 2015:216 riktvärden.*
- 3.28 *Synpunkten noteras och uppdatering sker i utredningar som berör frågorna.*
- 3.29 *Planhandlingarna har uppdaterats enligt synpunkt. Bullerskydd redovisas i plankarta och planbeskrivning på ett tydligt sätt samt mer i detalj i trafikbullerutredning, Akustikbyrån, 2023. Bullerskydden återfinns på kvartersmark och kommer skötas av de boende.*
- 3.30 *Vidare bullerutredningar har genomförts efter att planförslaget omarbetats så att bullernivåer uppfylls, med åtgärder. Se trafikbullerutredning, Akustikbyrån, 2023. Även skolgårdarna har omarbetats så att de ska uppfylla kraven om lämpliga ljudnivåer.*
- 3.31 *Synpunkt noterad från övriga delar av yttrandet. Badprognos 2040 används i uppdaterade utredningar inför granskning.*
- 3.32 *Luftkvalitetsutredning är framtagen i enlighet med basprognos 2040. Utredningen beskriver värden både för NO₂ och PM10.*
- 3.33 *Dagvatten är utrett, Bjerking 2023, och hanteras i plankarta samt genomförande. Med föreslagen dagvattenhantering erhålls dagvattenmagasinsvolym som med god marginal*

klaras erforderliga fördröjnings och reningsvolym för dagvatten motsvarande åtgärdsnivån på 20 mm.

- 3.34 *Planbeskrivningen har förtydligats när det gäller förändringar i topografin. Se även dagvattenutredning, Bjerking 2023.*
- 3.35 *Plankartan har omarbetats och området för både Natur och Park finns i anslutning till underfaten under E18 vid Gröna dalen. Se utredning om spridningskorridorer och naturvärdesinventering, Ekologigruppen (2023-09-13).*
- 3.36 *Inga höga byggnader planeras i det omarbetade förslaget. Högsta byggnad har 4 våningar.*
- 3.37 *Inom det omarbetade planförslaget finns inte längre några höga byggnader. Hösta antalet våningar inom planområdet är 4 våningar och uppnår inte en höjd om 20 meter. Någon flyghindranalys finns det därav inte behov för och har inte tagits fram. Höjder på byggnader är redovisade i planhandlingar och gestaltungsprogram.*
- 3.38 *Synpunkt noterad och justering av planhandlingar har genomförts.*

4 Trafikförvaltningen inkom 2018-03-14

- 4.1 Landstinget har under lång tid framfört tveksamheter till en utbyggnad av Rankhusområdet, i första hand med anledning av läget i regionen samt den dåliga tillgängligheten till pendeltågsstationen i Kungsängen och istället förordad utveckling i stationsnära lägen.
- 4.2 Planförslaget ligger inom ett område som på RUFSS 2050 plankarta anges som sekundärt bebyggelseområde (godkänd på Tillväxt- och regionplanenämnden 22 februari 2018, TRN 2015-0015). Delar av planförslaget ligger inom 1200 meter från pendeltågsstationen, men är avskärmat från övrig bebyggelse i Kungsängen på grund av barriäreffekten som E18 utgör. Dessutom har tillgängligheten till den regionala stadskärnan betydelse utifrån ett systemperspektiv. I RUFSS 2050 finns en hög ambition att uppnå både nationella och regionala mål för såväl klimat som tillgänglighet, genom att lokalisera ny bebyggelse i de bästa kollektivtrafiknära lägen. Detta område ses därför inte som regionalt prioriterat för ny bebyggelse (delmål 4 under mål 1 i RUFSS 2050, minst 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen).
- 4.3 Planförslaget skulle vinna på en tydligare redogörelse för den förväntade befolkningsökningen och - sammansättningen och vilken bebyggelse och service som därmed bäst tillgodoser befolkningens behov. Dessutom på vilket sätt sådan service behöver tillskapas inom området eller vad som måste stärkas i andra delar av kommunen och regionen. I och med att detta är en så omfattande detaljplan både till geografi och till innehåll skulle förslaget vinna på en tydligare koppling till utvecklingen, eller behovet av utveckling i andra delar av kommunen, till följd av förslaget.
- 4.4 En varierad bebyggelse med både flerbostadshus, kedjehus, skolor, äldreboenden och verksamheter planeras inom planområdet, med tillhörande cykel- och bilparkeringstal. Det är positivt att cykeln planeras få en betydande roll i planområdet. Dock kan landstinget konstatera att bilparkeringstalet är 2,0 för småhus och 0,55 för flerbostadshus, trots att de båda bostadsformerna planeras inom samma område med likvärdig tillgång till kollektivtrafik. Likaså planeras särskilda bilparkeringar för lämning och hämtning av barn på förskolor, landstinget anser att lämning och hämtning av barn med cykel bör ges företräde och att parkeringstal som bättre motsvarar en planerad god kollektivtrafik bör övervägas.
- 4.5 Inom detaljplaneområdet planeras åtta förskolor, tre låg- och mellanstadieskolor och en högstadieskola. Landstinget saknar riktlinjer gällande skolgårdarnas storlek. Flertalet förskole- och skolgårdar samplaneras även med äldreboenden eller bostadsgårdar, vilket skapar en mindre yta per barn, och ett större slitage. Vid skapandet av en ny stadsdel är det från ett folkhälso- och

livsmiljöperspektiv av stor vikt att avsätta tillräckligt stora sammanhängande friytor för barns och ungas behov, både totalt och per barn.

4.6 Trafik- och kollektivtrafikfrågor

Av planhandlingarna framgår att Rankhusområdet planeras för en framtida utbyggd kollektivtrafik med koppling till Kungsängens station och till E18. Landstinget vill framhålla att en förutsättning för kollektivtrafik (buss) i området är att Kungsängens trafikplats möjliggör en bra framkomlighet. Då trafikplatsen blir den huvudsakliga/enda kopplingen där en eventuell busstrafik kan gå mellan det tilltänkta bebyggelseområdet och Kungsängen och dess station (bussterminal och pendeltåg), blir trafikplatsen och dess kapacitet också en avgörande faktor för den tänkbara busstrafikeringen.

- 4.7 Landstinget har noterat de invändningar som Trafikverket har gällande bl.a. det regionala systemperspektivet och trafikplats Kungsängens kapacitet i relation till planförslaget. Att Trafikverket som väghållare och ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik ser begränsningar i trafikplatsens kapacitet i relation till E18 och till det övriga (lokala) vägnätet, ser landstinget risker för den tilltänkta kollektivtrafikeringen i området vad gäller bl.a. framkomlighet. Landstinget anser att kommunen ska redogöra för hur kollektivtrafikförsörjningen ska säkerställas inom det aktuella området men även till det övriga lokala och regionala området. Konsekvenser av den föreslagna exploateringen av Rankhus behöver utredas och beskrivas mer detaljerat kring hur detaljplaneförslaget påverkar trafikbelastningen regionalt, lokalt och särskilt på trafikplats Kungsängen.
- 4.8 Det är inte helt tydligt hur kommunen avser att koppla ihop Rankhus med övrig bebyggelse. Det framgår inte hur eller när den planerade bebyggelsen ska kopplas till befintlig vägstruktur och övrig bebyggelse över tid. Den planerade etappen ger inte ett färdigt förslag till vägstruktur vilket är en stor osäkerhetsfaktor för områdets möjliga kollektivtrafikförsörjning. Landstinget ser risker med att planerad kollektivtrafik sätts in i ett lokalt system som inte är kompatibelt med varken lokal- eller regional infrastruktur.
- 4.9 Kollektivtrafikförsörjningen av Rankhus etapp 1 behöver ske från och med inflyttning i området och detaljplanen behöver redovisa hur detta ska ske mer i detalj i en trafikutredning (utifrån vilka resandemängder, linjedragning, restider m.m.) medbasprognos för 2040.
- 4.10 Ett gatunät som planeras trafikeras med buss ska utformas och följa trafikförvaltningens riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss) för att säkra framkomligheten. Detaljplaneförslaget behöver närmare redovisa för var regler- och vändplatser ska finnas.
- 4.11 För busstrafik är det ofta lågfrekvent buller som orsakar störning till omgivningen. Risken är störst vid hållplatser, särskilt i uppförbacke, där bussar står på tomgång eller accelererar vid start från hållplats. Dessutom har bussar som trafikerar en hållplats, där mer än en linje går, externa högtalarutrop som kan innebära störning till omgivningen. Busshållplatserna har även så kallade pratörer med talad information om kommande bussavgångar. Denna störningsproblematik kan med fördel beskrivas i planbeskrivningen samt beaktas i bullerutredning.
- 4.12 Trafikförvaltningen anser att bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller inomhus innehålls i sovrum. Riktvärdena kan innehållas exempelvis genom att förlägga sovrum mot mindre bullerutsatt sida.
- 4.13 Övrigt
De planerade cykelstråken inom området bör närmare beskriva hur de kopplar till och får för effekter på det regionala cykelstråket som går förbi Kungsängen.
- 4.14 Planförslaget redogör inte för riksintresse för kommunikation (E18) eller förslagets fulla konsekvenser för riksintresset.

Kommentar

- 4.1 *Utbyggnaden av Rankhus finns förankrad i kommunens översiktsplan och är en del av kommunens bostadsförsörjningsprogram. Med ett avstånd till Kungsängen centrum på cirka 10 minuter (1,5 km) bedöms det av kommunen som stationsnära.*
- 4.2 *Planbeskrivningen kompletteras när det gäller texten kopplat till RUF 2050.*
- 4.3 *Synpunkter noteras. Planförslaget har arbetats om och befolkningsökningen beskrivs kortfattat tillsammans med beskrivningen av planförslaget nya bebyggelse.*
- 4.4 *Parkeringsplatser för småhus med parkering på tomt är två platser eller en rh-plats per bostad. Parkeringsplatser för småhus med gemensam parkering är en plats per bostad, inkl gästparkering. Parkeringsplatser för flerbostadshus är 0,7 platser per lägenhet. Till detta kommer ytterligare 36 besöksparkeringsplatser på allmän plats, samt ytterligare fyra på kvartersmark invid flerbostadshuset. Angöringsgator medger vändning av fordon på kvartersmark. Cykelparkering uppfylls på den egna tomten/gården.*
- 4.5 *I det omarbetade förslaget finns två förskolor och en F-9 skola inplanerade. Förskolorna som planeras i området kommer att ha 8 avdelningar vardera och inrymma plats åt ungefär 320 barn. Boverket rekommenderar 40 m² friyta per barn samt att minsta möjliga yta bör vara 3000 m². Förskolorna har dimensionerats med över 6400 m² friyta vardera, i linje med Boverkets rekommendationer. Friytan för skolan F-9 har dimensionerats med över 10 000 m² friyta.*
- 4.6 *Planförslaget har omarbetats och flera trafikutredningar har tagits fram efter samrådet. Utredningarna visar att planerat utbyggnad i granskningsförslaget ryms inom befintlig utformning av trafikplatsen. Utredningarna har även studerat hur en framtida ombyggnad av trafikplatsen skulle förbättra framkomligheten vid efterkommande bebyggelse inom Rankhus-området i enlighet med planprogrammet.*
- 4.7 *Möten med både Trafikverket och Trafikförvaltningen har genomförts under 2023 och förutsättningar för trafikplats och kollektivtrafik beskrivs i planförslaget med tillhörande utredningar. Se analyser och utredningar WSP för Rankhus, Etapp 1, samt fullt utbyggt Rankhus, de visar att befintlig trafikplats klarar kapacitetsbehovet.*
- 4.8 *Det beskrivs i planprogrammet, samt att arbete pågår med fördjupning av översiktsplan för Kungsängen. Visst förtydligande har gjorts i planhandlingarna inför granskning.*
- 4.9 *Kommunen håller med Trafikförvaltningen.*
- 4.10 *RiBuss har använts som underlag i arbetet med att omarbeta planförslaget, samt inför utformningen av gatusektioner. Beskrivning av hållplatslägen och eventuella vändplaner finns beskrivet i planhandlingarna.*
- 4.11 *Synpunkten noteras. Se trafikbullenutredning.*
- 4.12 *Bestämmelser finns på plankartan som säkrar bostäderna i utsatta lägen.*
- 4.13 *Synpunkten noteras och förtydligas i planhandlingar. Nya gc-nätet inom Rankhus ansluter till bef. gc-nät i centrala Kungsängen, med anslutning till regional cykelväg Enköpingsvägen, vid Kungsvägen, samt med anslutning till Regional cykelväg vid Enköpingsvägen, Korsängen.*
- 4.14 *Synpunkt noterad och text om riksintresset har lagts till i planbeskrivningen.*

5 Skogsstyrelsen inkom 2018-03-07

Skogsstyrelsen har inget att erinra.

6 Polismyndigheten inkom 2018-02-28

- 6.1 Efter en genomgång av Planbeskrivning, kortversion, framkommer inga skäl för invändningar. Vad gäller byggandet så småningom finns förhoppningar att möjligheterna att genom miljön förebygga brott. Skymmande växtlighet med mera.
- 6.2 Vad gäller trafiken för de olika kategorierna framhålls vikten av att minimera antalet konfliktpunkter i trafiken i allmänhet men speciellt för de oskyddade trafikanterna.

Kommentar

- 6.1 *Planförslaget är uppbyggt helt enligt de principer för trygghet och säkerhet som Polismyndigheten förespråkar. Detta ska även fortsatt beaktas i arbetet.*
- 6.2 *Detta noteras och beaktas i omarbetning av samrådsförslaget. I och med förre bostäder (en minskning från 3000 till cirka 700) så minskar även situationer där konflikter kan uppstå. I framtagna trafikutredning (WSP 2023) har frågor belysts som hanterar frågor om säkerhet i trafiken och utredningen beskriver vilka åtgärder som kan vara lämpliga för att minimera risker, inte minst kring skolor och förskolor.*

7 Försvarsmakten inkom 2018-02-28

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

8 Sjöfartsverket inkom 2018-01-23

Enligt Sjöfartsverkets yttrande daterat 2005-07-14 konstaterade Sjöfartsverket att planerna inte kommer att beröra vattenområden och har därför inget att erinra om programmet, men har nu nedan information och synpunkter.

All belysning inom planområdet utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation. Detta gäller även arbetsbelysning under anläggningsfaser.

Sjöfartsverket förutsätter att träbryggan längs med berget och parallellt med strandkanten samrådas med verket när planerna bearbetats ytterligare och konkretiserats samt att en ansökan om vattenverksamhet görs.

Sjöfartsverket vill hållas informerad i den fortsatta planeringen för samråd och synpunkter gällande eventuella planer som kan beröra vattenområdet.

Kommentar

Kommunen tackar för Sjöfartsverkets engagemang och tar med informationen inför kommande arbete med eventuell strandpromenad. Planområdet är sedan samråd minskats, samt innehåller lägre bebyggelse som inte syns från vattnet.

9 Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt inkom 2018-01-17

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt (länsstyrelsen i Västmanlands län) har fått möjlighet att inkomma med synpunkter i rubricerat ärende. Vi hänvisar i ärendet till Länsstyrelsen i Stockholms län, som i ert fall är den myndighet som ansvarar för att granska att miljö kvalitetsnormerna för vatten beaktas i planarbetet. Vattenmyndigheten har ett annat ansvarsområde och yttrar sig normalt inte i denna typ av ärenden. Ni kan därför ta bort oss från listan över samrådsinstanser för plansamråd!

Kommentar

Synpunkten noteras. Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt tas bort från remisslistan.

10 Luftfartsverket inkom 2018-01-17

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot förslaget till detaljplan. Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

Kommentar

Avståndet från flygplatsen till Rankhusområdet är ca 20 km. Planområdet ligger inom flygplatsens MSA-yta. Högre byggnader än 20 meter kommer inte att uppföras i det omarbetade förslaget.

Kommunala nämnder

11 Kultur- och fritidsnämnden inkom 2018-03-05

- 11.1 I Upplands-Bro möter en mångtusenårig historia en spännande framtidsutveckling. Kultur- och fritidskontoret ser positivt på naturnära bostadsområden som beskrivs i Rankhus under förutsättning att exploatering sker varsamt.
- 11.2 En framtida exploatering av området bör ske med respekt för existerande natur- och kulturvärden och med god tillgänglighet till grönområden. För att säkerställa att existerande natur- och kulturvärden värnas bör hänsyn tas också till graden av exploatering.
- 11.3 Forskning visar att gröna miljöer som utgörs av naturmark har en större positiv inverkan på människans välbefinnande än planterad grönska.
- 11.4 Bra skolor och förskolor är en förutsättning för att attrahera barnfamiljer, men lika viktig är kommunal service i form av lokaler och anläggningar för kultur- och fritidsverksamhet såsom bibliotek och idrottsanläggningar. Dessa bör planeras in i bebyggelsen i sådan omfattning motsvarande områdets invånarantal. Möjligheter till spontana aktiviteter i närmiljön bör också ges plats för.
- 11.5 Området bör även i framtiden ge möjlighet till rekreation och naturupplevelser för de boende och övriga kommuninvånare och tillresta.
- 11.6 Synpunkter ur ett kultur- och fritidsperspektiv

Etapp 1 fullt utbyggt med 2900 bostäder ger underlag för flera olika kultur- och fritidsanläggningar, vilket är viktigt för att skapa en god livsmiljö och en levande plats.

 - Bibliotek – en neutral plats för såväl kunskapsinhämtning och omvärldsbevakning som kulturella upplevelser.
 - Idrottsplats och sporthall – plats för idrott och motion. Idrottshallar i anslutning till skolor bör ha spelmått 20x40m för att motsvara inomhusidrotternas krav. De bör ligga så att logistiken till faciliteter och andra anläggningar blir så optimal som möjlig.

- Offentliga träffpunkter och samlingslokaler – möten för alla åldrar och kulturer. Aktivitetslokaler exempelvis i anslutning till skola eller lokaler för annan kommunal service.
 - Motionsanläggningar av typen mindre ytor för spontana aktiviteter, utegym, lätta att nyttja i ögonblicket. Utemiljön vid sporthallar/skolor och andra offentliga lokaler planeras så att de inbjuder till lek och aktivitet, såsom skate, klättring mm.
- 11.7 Kultur- och fritidskontoret ser det som värdefullt att tillvarata platsens potential i form av Gröna Dalen, klätterklippan vid Ryssgraven, områdets storslagna natur och närheten till Mälaren. Området ska vara en levande miljö som lockar till utevistelse med exempelvis skidåkning, cykling, löpning, inlines, utegym. Det är också viktigt att undvika anordningar och barriäreffekter som begränsar Gröna Dalen som en ”grön lunga” för rofylld vistelse.
- 11.8 Klätterklippan har en stor potential för anläggning av ett klättercenter med café som mötesplats. Detta bör kompletteras med andra närliggande aktiviteter, som strandpromenad, picknickbryggor, joggingstråk och möjlighet till kanotuthyrning och skridskoåkning. Det är viktigt att det planerade bryggstråket utmed strandpromenaden anläggs med nödvändigt avstånd (>6m) från land för att möjliggöra fortsatt klättringsverksamhet.
- 11.9 Stråkets fortsättning från Ryssgraven under motorvägen mot Enköpingsvägen upplevs idag som skräpig och otrygg och bör ses över. Det finns även behov av utökade parkeringsmöjligheter i nära anslutning till Enköpingsvägen.
- 11.10 En utveckling av den befintliga badplatsen Stigtorp norr om planområdet är nödvändig för att tillmötesgå den ökade folkmängden.
- 11.11 Konstnärlig gestaltning av det offentliga rummet har stor betydelse för människors livsmiljö och bör därför ingå i den tidiga planeringen av området.
- 11.12 Synpunkter ut ett kulturmiljöperspektiv
Inom planprogrammet område finns flera kända fornlämningar, varav en stor andel ligger inom aktuellt planområde för etapp 1. Stockholms läns museum och länsstyrelsen i Stockholms län uppmärksamade i yttranden om planprogrammet att det kan finnas fler fornlämningar inom programområdet. Under 2016 utförde Stiftelsen KM en arkeologisk utredning etapp 1 och 2 inom hela programområdets landområde.

I avsnittet Förutsättningar - Kulturhistorisk värdefull miljö redovisas inte samtliga fornlämningar inom planområdet, endast de objekt som bedömdes vid arkeologisk utredning etapp 2. Det ger en missvisande fornlämningsbild och det är därför önskvärt om avsnittet kompletteras, t ex genom att använda bilden på s. 6 i rapporten av arkeologisk utredning etapp 1 och att räkna upp resterande fornlämningar i området samt övriga kulturhistoriska lämningar. De fornlämningar som finns inom planområdet är:

Kungsängen 5:1	Gravfält (stensättningar)
Kungsängen 6:1-2	Gravar (2 stensättningar)
Kungsängen 7:1-2	Gravar (1 hög, 1 stensättning)
Kungsängen 8:1	Fossil åker
Kungsängen 8:2	Grav (stensättning)
Kungsängen 93:1	Grav (stensättning)
Objekt 1	Grav (stensättning)
Objekt 2	Fossil åker
Objekt 12	Stensträng

I exploateringen är det också bra att vara uppmärksam på att det närmast nordväst om aktuellt planområde (inom programområdet) finns fornlämningar i form av grav, gravfält, fyndplats och två boplatser.

Det är en bra och framsynt tanke att resultaten från arkeologiska undersökningar som görs inför exploateringen nyttjas som resurs i stadsutvecklingen och platsens identitet. I planbeskrivningen anges att marken vid fornlämningar enligt länsstyrelsens bedömning ska avsättas som naturmark samt att endast en fornlämning (93:1) behöver tas bort. Det är oklart om ställningstagandet om hur många fornlämningar som omfattas av framtida undersökningar är ett ställningstagande från länsstyrelsen eller en tolkning gjord i skrivandet av planen. Planerade bostadsfastigheter, skolfastigheter och vägar i områdets nordvästra del ligger nära eller på fornlämningarna. Till varje fornlämning hör också ett skyddsområde som har samma lagskydd som fornlämningen. Skyddsområdet är inte markerat på karta utan bestäms av länsstyrelsen. Kommunikation med länsstyrelsen och vidare gång i ärendet enligt Kulturmiljölagen (SFS 1988:950) är nödvändigt.

- 11.13 Aktuellt planområde sträcker sig också mot vattnet och i planbeskrivningen nämns bryggstråk efter stranden (s. 36). Området för den arkeologiska utredningen omfattade endast land. Fornlämningar i vatten är också skyddade i Kulturmiljölagen. Planerat exploateringsområde i vatten behöver därför kommuniceras med länsstyrelsen.
- 11.14 Det är mycket positivt att detaljplanen vill lyfta platsens historia för boende och besökare genom vård och tillgängliggörande av fornlämningarna i planområdets västra del. Anläggande av gångstigar, informationsskyltar mm på fornlämning ska göras med tillstånd av länsstyrelsen. Antikvarisk expertis bör vara involverad i arbetet.
- 11.15 Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljön vid Rankhus torp med en sammanhållen torpmiljö och en italiensk sommarvilla med f.d. handelsträdgård ligger nära aktuellt planområde. Det är viktigt att exploatering sker med hänsyn till de respektive miljöernas värden och karaktärer.
- 11.16 I detaljplanen hanteras bebyggelsens möte med Gröna Dalen genom att den nya stadsdelen ska signaleras med lite större byggnader. Ett alternativ där övergången istället görs genom en harmonisering med Gröna Dalens landskap i val av byggnadernas höjd, arkitektur och fasadmateriäl är att föredra. Samma överväganden behöver göras avseende den övergripande påverkan som området kommer att ha på landskapsbilden, inte minst som portmotiv för Kungsängen österifrån.
- 11.17 Barnperspektiv
En väl planerad bostadsmiljö bidrar till trygghet och en god uppväxtmiljö för barnen med möjlighet till rika fritids- och kulturupplevelser.

Kommentar

- 11.1 *Synpunkten noterad och planförslaget är omarbetat sedan samrådet.*
- 11.2 *Exploatering har minskat avsevärt vilket ger utrymme för en mer varsam exploatering. Grönytorna i planens sydligaste del bevaras och ger större möjlighet för mer befintliga naturområden som kan användas för bland annat rekreation och bidra till mer naturnära bostadsområden.*
- 11.3 *Planförslaget är omarbetat och innehåller både park och naturmark.*
- 11.4 *Skola, förskola, torg och lokaler medges i planen på flertalet ställen för att tillhandahålla nära service för boende.*
- 11.5 *Att göra plats för friluftsliv och rekreation har varit en del i visionen för området. Att kunna röra sig genom området för att nå omkringliggande natur är av stor vikt och har försökt hanteras inom det omarbetade planförslaget.*

- 11.6 *Fortsatt arbete med utformning av detaljplanen förespråkar ytor och utformning ur ett socialt hållbarhetsperspektiv med fokus på mötesplatser, informella möten och lokaler där behov kan komma att finnas. Vidare finns ett tänk utifrån ett barnperspektiv och upplevd trygghet.*
- 11.7 *Planområdets omfattning till ytan samt bostadstyper har minskat och bidrar därmed till att bättre kunna skapa en friluftstad med småhusbebyggelse. Kopplingen till naturen blir tydligare och bevarandet av natur inom planområdet blir en medveten gestaltning genom gröna stråk.*
- 11.8 *Utveckling and vattennära aktiviteter noteras men blir inte en del av denna plan då planområdet minskat i omfång där den sydligaste delen närmast vattnet utgår.*
- 11.9 *Passagen under E18 via Rankhusvägen är till viss del inom detaljplanegränsen. Trygghetsåtgärder för att öka den upplevda tryggheten för denna underpassage ska vidare diskuteras inom kommunen.*
- 11.10 *Detta noteras. I dagsläget är det inte aktuellt inom ramen för detaljplanen då badplatsen ligger utanför detaljplaneområdet. En utveckling av badplatsen är därför mer relevant att hantera inom ramen för det pågående FÖP-arbetet i kommunen.*
- 11.11 *Detaljplanen arbetar med konst genom 1% princip utifrån kommunens policy för konstnärlig gestaltning.*
- 11.12 *Flera utredningar har arbetats fram i samråd med LST i enlighet med kulturminneslagen. Planhandlingarna förtydligas när det gäller fornlämningarna.*
- 11.13 *Planområdet är justerat och innefattar inte längre området närmast vattnet.*
- 11.14 *Hur arbetet med att förtydliga fornlämningarna inom planområdet har inte studerats i detta skede, men behöver absolut genomföras med stöd av rätt kompetenser.*
- 11.15 *Synpunkten noteras. Den italienska villan ingår inte längre i planområdet utan kommer med stor sannolikhet hanterat i en annan detaljplan.*
- 11.16 *Planförslaget har omarbetats utifrån synpunkt och andra pågående projekt nere i Gröna dalen.*
- 11.17 *Barnperspektivet har utvecklats i planbeskrivningen. Barns trygghet är av stor vikt!*

12 Utbildningsnämnden inkom 2018-02-01

- 12.1 *Utbildningskontoret har inga specifika invändningar mot förslag till detaljplan, för Rankhus, etapp 1, nr 1503, Kungsängen. Det tänkta området är en helt ny stadsdel i Upplands-Bro och Utbildningskontoret har varit delaktiga under framtagandeprocessen. Den föreslagna detaljplanen har tagit hänsyn till det i Utbildningsnämndens beslutade ramprogram, Framtidens förskola och skola i Upplands-Bro kommun, och de nyckeltal och ytor som finns beskrivna där.*

Barnperspektiv

Ovan angivet förslag till detaljplan, etapp 1, för Rankhus, nr 1503 Kungsängen inte står i strid med barnets bästa.

Kommentar

Synpunkten noteras.

13 Bygg- och miljönämnden inkom 2018-05-18

- 13.1 C2 ”centrumändamål för ej störande verksamhet...” - Vad räknas som ”ej störande”? Detta måste definieras och förtydligas i bestämmelse och i planbeskrivning.
- 13.2 e7 ”minsta antal bostadsenheter” – vad räknas som bostadsenhet? Kan en bostadsenhet vara ett flerbostadshus eller är det enskilda bostäder? Detta måste förtydligas i bestämmelse och planbeskrivning.
- 13.3 ”Tekniska anläggningar i ett plan med största byggnadsarea 30 kvadratmeter får anordnas på allmän platsmark” – Betyder detta att det finns en gemensam byggrätt på totalt 30 kvadratmeter BYA för tekniska anläggningar på allmän platsmark? Eller betyder det att enskilda tekniska anläggningar med en BYA på upp till 30 kvadratmeter tillåts på allmän platsmark? Byggnaden måste tillgodose ett gemensamt ändamål eller ett allmänt intresse.
- 13.4 n1 – maxhöjd över gatunivå ”vid öppning till kvarter” – vad innebär öppning till kvarter? Kan höjdskillnaden vara högre vid andra punkter på innergården? Detta måste förtydligas i bestämmelsen.
- 13.5 *Precisering B* – hur definieras ”bebyggelsedelar”? Går det att likställa med *byggnadsdelar*? Kan alltså minsta antal bebyggelsedelar vars takfot ska variera inom kvarter införlivas i *en* byggnad eller är det variation mellan byggnader som bestämmelsen syftar till? Hur ska detta samordnas om bygglov söks i olika etapper inom kvarter?
- 13.6 PBL innehåller ingen definition av ordet bebyggelsedelar – ”Bebyggelse” definieras däremot som samling byggnadsverk där även anläggningar räknas in. Sammanfattningsvis kan en anläggning räknas in som bebyggelsedel med varierad takfotshöjd i relation till resterande bebyggelsedelar i kvarteret? Är det byggnadsdelar man syftar till så bör man använda det ordet.
- 13.7 I det bruna området på plankartan anges Handel och Centrumändamål på plusmark där endast komplementbyggnader/skärmtak” får byggas. Vad räknas som komplementbyggnad inom kvartersmark för Handel och centrumändamål? Inom samma område finns motstridiga bestämmelser. För plusmarken är maxhöjd byggnadshöjd 3 meter men inom plusmarken finns också bestämmelsen ”b1” som anger att bottenvåning ska ha minst 6 meters våningshöjd.
- 13.8 Det finns väldigt exakta totalhöjder angivna i planen, till exempel +70,6. Vad är tanken med det?
- 13.9 Radhus/kedjehus ska placeras exakt 2 meter från gata. Man begränsar då användning av carport/garage. Bygglavsavdelningen drar slutsatsen att det då inte syftar till att dessa områden ska ha egna komplement utan gemensamma.
- 13.10 Inte preciserat i plankartan om byggnader ska byggas sammanbyggda eller fristående.
- 13.11 En tillgänglighetsutredning av tillgänglighetssakkunnig ska finnas för färdig detaljplan i den här omfattningen som kan visa på hur angränsning till byggnader och allmänna ytor ska utformas så att det inte blir olika lösningar som måste hanteras i varje enskilt bygglov utan gemensamma lösningar för att skapa helhet och tilltalande utformning.
- 13.12 Gällande utformning och landskapsbild så bedömer bygglovavdelningen att gestaltning och utformning är väl beskrivet i gestaltungsprinciper och planbeskrivning och har ingen negativ påverkan på kringliggande bebyggelse.
- 13.13 Bygglavsavdelningen anser att detaljplanen för Rankhus etapp 1 kan tillstyrkas under förutsättning att ovanstående synpunkter i ärendet beaktas.

Kommentar

- 13.1 *Enligt Boverkets definition är icke störande verksamhet, verksamheter som ej är förenliga med användningen bostäder, exempelvis industriverksamhet. I kommande arbete ses beskrivning av samtliga planbestämmelser över i nära samarbete med bygglov på kommunen. Bestämmelsen har omformulerats och fått annan beskrivning.*
- 13.2 *Flertalet planbestämmelser har omarbetats och tydliggjorts inför granskning. Benämningen ”bostadsenhet” används inte i granskningsförslaget och tydliggörs därför inte.*

- 13.3 *Tekniska anläggningar såsom nätstationer förtydligas i plankartan och planläggs med [E] för nätstation samt en för en pumpstation. Standardmått används där 10x10 meter utgör byggrätt samt en princip om 5 meter (ej gata) som utgör mark som ej får bebyggas (prickad mark).*
- 13.4 *Synpunkten noteras och bestämmelsen har tagits bort inför granskningen.*
- 13.5 *Preciseringarna utgår från plankartan och gestaltungsprinciper flyttas över från planbeskrivningen till gestaltungsprogram. Enbart en sammanfattning av gestaltning återfinns i planbeskrivning. Ordet "bebyggelse" har tagits bort och används inte i granskningsförslaget.*
- 13.6 *Detta förtydligas i granskningsförslaget.*
- 13.7 *Förtydligande gällande användning och byggnation för C görs i granskningsförslaget. Inga motstridiga planbestämmelser följer med i kommande arbete.*
- 13.8 *Höjdangivelsen är borttagen. Men användes i samrådsförslaget för att anpassa bebyggelsen till kraven om flygsäkerhet i och med närhet till Arlanda. Då inga byggnader över 20 meter föreslås i granskningsförslaget är bestämmelsen borttagen. Höjder bestäms genom våningsantal, om som högst inom hela planområdet med 4 våningar för att klara kraven på buller.*
- 13.9 *Placering av bebyggelse från GATA ändras från 2 meter till 3 meter i granskningsförslag, för annan ALLMÅN PLATS (så som natur och park) lämnas 2 meter bebyggelsefritt. Några få undantag finns för att skapa specifika variationer inom bebyggelsestrukturen. Parkering löses samlat för fler bostäder inom kvartermark för att undvika backrörelser på gång- och cykelbanor ut på gata. Detta utifrån trafiksäkerhetssynpunkt och barnperspektiv.*
- 13.10 *Samtliga planbestämmelser ses över och tydliggörs inför granskning. Preciseringarna utgår även från plankartan. Benämningen "bostadsenhet" används inte i granskningsförslaget.*
- 13.11 *Tillgänglighetsutredning för angöring, sophämtning, tillgängliga entreér samt parkering för rörelsehindrad biläggs till utredningar i granskningsskede.*
- 13.12 *Synpunkten noteras.*
- 13.13 *Synpunkten noteras.*

14 Miljöavdelningens inkom 2018-05-08

Miljöavdelningen anser att detaljplanen för Rankhus etapp 1 kan tillstyrkas under förutsättning att nedanstående anpassningar och utredningar som säkerställer en bättre utformning av detaljplanen beaktas.

14.1 Dagvatten och MKN vatten

Dagvattenanläggningen nedströms är i nuläget hårt belastat. I underlaget bedöms det medföra måttliga och negativa konsekvenser. Delar av befintligt dagvattensystem från Gröna dalen ned till Kungsängen är överbelastat och löper ökade risk för översvämning redan vid ett 10-års regn (miljökonsekvensbeskrivningen, MKB) vilket innebär en stor risk. GC-tunnel vid E18 är det område där översvämning kommer att ske vid 100-års regn (MKB) och passagen behöver utredas vidare. Miljöavdelningen anser att det ska klargöras hur 100-års regn påverkar dagvattenhantering i närområdet t.ex. Gröna dalen och hållbara lösningar ska presenteras.

Parkstråk inom planområdet är viktiga för dagvattenhanteringen. Nordliga parkstråket är i vissa delar smalt och det framgår inte av underlaget hur det påverkar dagvattenhanteringen. För dagvattnet som avleds till Mälaren-Skarven minskar halterna föreningar för samtliga ämnen med undantag för krom, kvicksilver och olja där halterna ökar något (MKB). Miljöavdelningen anser att det behövs lösningar som visar vad som ska göras så att halterna inte ska öka.

För dagvatten som leds via Gröna dalen och vidare mot Mälaren-Görväln framgår att de föreningar som inte minskar är krom, kvicksilver, olja, fosfor och kväve. Detta dagvatten renas en gång till i Tibbledammen men det sista reningssteget är inte med i beräkningarna.

Miljöavdelningen anser att det är av stor vikt att denna beräkning uppdateras så att det säkerställs att dricksvatten som tas från Görväln inte påverkas.

Miljöavdelningen anser att det behövs kontrollprogram för dagvatten under byggtiden och ett för drifttiden. Eftersom avsikten är att fortsätta utbyggnad i Rankhusområdet är det lämpligt att ta fram en översiktlig plan på förväntad mängd och kvalitet på dagvatten.

14.2 Buller vid förskolor och skolor

I planbeskrivningen framgår det att skolan i kv N4 är svår att skärma av med ett plank på grund av att den ligger lägre än E18. Här föreslås istället att skolans layout ändras så att skolgården skärmas mot E18 av huskroppen. Miljöavdelningen ställer sig tveksam till att skolgården klarar riktvärdet på högst 50 dBA utifall att skolan ändras eller flyttas så att huskroppen inte längre skyddar mot bullret från Kungsvägen.

För skolgården på tomt G1 krävs ett minst 3 meter högt plank i slänten mot Ryssviken. Även mot Kungsvägen krävs ett plank som är minst 2 meter högt. Skola M1, G1, D3 samt förskola G1 är placerade intill Kungsvägen/Stora allén där det är mycket trafikbuller. Även om huskropparna ska fungera som bullerplank kommer verksamheterna troligtvis att vädra och öppna fönster ut mot gatan om möjligheten finns vilket kan leda till ökade ljudnivåer inomhus. Miljöavdelningen ifrågasätter om det verkligen är bästa val av lokalisering om gårdarna måste skämmas av så mycket på grund av buller och att de måste ligga så nära vägen.

14.3 Förskolor

I avsnittet gestaltning och stadsdelsfunktioner finns det en tematisk karta över skolor och förskolor. Av den framgår det att antalet kvadratmeter förskolegård per barn ligger som lägst på 12 m²/barn och som högst 30 m²/barn. Miljöavdelningen anser att det är lågt i jämförelse med andra kommuner så som Malmö där utgångspunkten för vad som är acceptabel yta är >30 m² /barn och >2000 m² totalt. I Uppsala kommun kan 20 m² vara godtagbart i undantagsfall eller om det kan kompenseras med andra grönytor i övrigt är >30 m² normen. Tillgång till parkmark och grönområden i närheten och en välplanerad gård kan kompensera för en mindre yta i viss mån. För förskolan benämnd Kv E1 är den totala ytan endast 960 m² och 12m²/barn vilket kan bli svårt att kompensera. Om den totala ytan blir för liten kan slitaget bli högt och rörligheten begränsad. Forskning visar att en större yta ger minskat slitage, färre konflikter, bättre lek samt större möjligheter för barn att variera mellan sol och skugga samt att springa och få upp farten på. (F. Mårtensson, C. Boldemann). Att vistas mycket utomhus är också positivt ur smittskyddssynpunkt då barnen inte är lika nära inpå varandra. Förskola med gården placerad på en innergård till bostadshus kan innebära att den inte utnyttjas till fullo om verksamheten får klagomål från kringboende. Barn låter mycket när de leker och kan uppfattas som störande av en del boende.

Vid risk för högt slitage kan mer hållbara, konstgjorda ytor väljas, till exempel konstgräs, asfalt, fallskydd av gummimaterial, istället för naturliga material och då bör även eventuell kemikalieförekomst i materialen beaktas.

14.4 Spridningssamband växter- och djur

I Planbeskrivningen sidan 30 beskrivs att man kommer att skapa två parkstråk som fungerar som spridningskorridorer för insekter och fåglar och att de barrträd som idag finns där parkerna ska anläggas ska i största möjliga mån bevaras, då de troligtvis utgör en viktig del av ett större spridningssamband. Miljöavdelningen anser att det är bra att man ser detta som viktigt. På sidan 76 beskriver man att områden med högre naturvärden till stor del sparas genom att avsättas som Natur vilket är positivt.

I planbeskrivningen sidan 76 skriver man att de kumulativa effekterna efter år 2030 bedöms kunna medföra stor påverkan för ett flertal aspekter då utbygganden av hela programområdet ingår. Störst påverkan bedöms ske på bl.a. landskapsbilden, det rörliga friluftslivet samt spridningssambanden för flora och fauna. Rankhusområdets funktion som större tätortsnära strövområde bedöms försvinna i och med utbyggnaden.

I MKB sidan 73 om kumulativa konsekvenser framgår att "Både nord-sydliga stråk och öst-västliga stråk behöver studeras och sparas i kommande planering." Man skriver vidare på sidan 74 att "En viktig del i kommande arbete blir därför att säkerställa att framtida utbyggnad i Rankhusområdet planeras så att spridningssambanden bibehålls och om möjligt förstärks." "Inför kommande etapper bör en strukturplan tas fram där identifierade viktiga stråk och samband utgör underlag till att inledningsvis klargöra vilka stråk, bredder och naturmiljöer som behöver sparas/utvecklas för att stråkens funktion som spridningskorridorer och rekreativstråk bibehålls och säkerställs." Miljöavdelningen anser att planen behöver förbättras utifrån dessa rekommendationer.

På sidan 11 i Ekologi gruppens rapport om spridningssamband har man markerat viktiga spridningssamband med en blå och en gul ring. Miljöavdelningen anser att det är av vikt att bevara dessa.

I MKB sidan 27 beskrivs att skötseln för områden avsatta som Natur och Park bedöms öka. Miljöavdelningen anser att områdena inte ska "städas" för mycket, det vill säga att lämna död ved och högar eller gropar med sten och stockar för groddjur och småvilt, vilket också tas också upp i MKB sidan 43.

14.5 *Norra Parkstråket*

Miljöavdelningen anser att korridoren vid Norra Parkstråket är för smal (MKB sidan 48). Om det inte lämnas breda korridorer mellan etapperna, behöver Norra Parkstråket utvidgas till ett starkare samband, särskilt för annan fauna än fåglar och insekter. I MKB sidan 50 rekommenderas att bredda grönstråken i planområdet i de smalaste avsnitten. Figur 27 i MKB sidan 41 visar spridningssambandet vid norra parkstråket. I MKB sidan 42 skriver man "Särskilt det nordliga parkstråket är till del smalt, vilket minskar möjligheterna till naturanpassning. Det spridningssamband som finns i planens nordliga delar försvagas därmed och kan beroende på utformningen av parkstråket försvinna närmast helt." Miljöavdelningen anser att planen behöver förbättras utifrån dessa rekommendationer. I MKB sidan 48 framgår att från "Kungsparken", som till stor del omgärdas av bebyggelse, finns en ca 20 meter bred koppling österut mot befintlig natur. Miljöavdelningen anser att för att den kopplingen ska ha en funktion förutsätts att den naturen, som ligger utanför detaljplanen, förblir natur vid vidare utbyggnad av planprogrammet.

Miljöavdelningen framhåller vikten av att utvidga planen i öster och norr och avsätta som "natur" för att säkerställa gröna samband ifall fler etapper byggs. Av MKB framgår vidare "Det är i dagsläget inte säkerställt om kvarvarandet natur norr om planområdet har förutsättningarna att ersätta spridningssambandet för berörda växter och djur." Miljöavdelningen anser därför att det är viktigt att säkerställa det spridningssambandet genom Kungsparken. På sidan 43 i MKB rekommendera man "De öst-västliga stråken bör förstärkas för flora och fauna. Smala avsnitt bör vidgats för att förbättra spridningssambanden."

14.6 *Infarten från E18*

I Planbeskrivningen sidan 31 skriver man att Norra och Södra Parkstråken kommer att vara viktiga spridningskorridorer för, djur och växter. Miljöavdelningen konstaterar att vid infarten från E18 bryts det sambandet för andra djur än fåglar och insekter och att vilt behöver kunna

komma förbi infarten från E18 om det ska fungera som spridningssamband. I MKB sidan 43 nämner man som exempel att anpassa trummor så att djur kan använda dem som passage under vägar m.m. Miljöavdelningen anser att det är bra och att ett annat alternativ skulle kunna vara att infarten läggs på en bro med faunapassage under.

14.7 *Spridningssamband till Stäksön*

Miljöavdelningen anser att spridningssamband till Stäksön måste bevakas och säkerställas i angränsande detaljplaner.

Spridningssamband längs Ryssgraven

För att stärka spridningssambandet längs Ryssgraven bör området som är avsatt som Park i området mot Rankhusklipporna istället avsättas som Natur (MKB sidan 43). Miljöavdelningen anser att planen behöver förbättras utifrån dessa rekommendationer.

14.8 *Inramning av gröna dalen*

I MKB sidan 27 beskrivs att befintlig skogsriddå som ramar in dalen försvinner. På sidan 31 rekommenderar man att bebyggelsen längs Gröna dalen dras tillbaka något för att möjliggöra att en grönriddå mot Gröna dalen kan bibehållas. Även på sidan 74 beskrivs att för Gröna dalen bedöms inramningen och kantzonen vara av betydelse. Miljöavdelningen anser att planen behöver förbättras utifrån dessa rekommendationer.

14.9 *Strandskydd*

I Planbeskrivningen sidan 72 står ”Då planområdet ingår i ett vattenskyddsområde beslutat av länsstyrelsen är det länsstyrelsen som fattar beslut om dispens från gällande strandskydd”. Miljöavdelningen erinrar om att det inte finns vattenskyddsområde inom planområdet. I ett vattenskyddsområde prövar länsstyrelsen ansökan om dispens från vattenskyddsområdets föreskrifter, men bygg- och miljönämnden prövar ansökan om dispens från strandskyddet.

Av handlingarna framgår att strandkanten längs Mälaren ska göras tillgänglig för allmänheten och att det är en av strandskyddets syfte. I MKB sidan 44 skriver man att ”byggnation av strandpromenad inom vattenområdet bör utredas särskilt. Särskilt fokus bör läggas på att arter i vattenområdet inte påverkas negativt av konstruktionen.” Även på sidan 76 skriver man att ”Strandpromenadens påverkan på omgivande natur- och vattenmiljö behöver studeras vidare.” Miljöavdelningen anser att utformningen av strandpromenaden bör utredas mer och vilken påverkan det har på växt- och djurliv både på land och i vattnet. För att kunna medge strandskyddsdispens för en åtgärd måste det finnas ett särskilt skäl och den tänkta åtgärden får inte heller leda till att strandskyddets syften motverkas.

Eventuellt bör det också utredas vilken påverkan strandpromenaden ger på det visuella intrycket. Vattenområdet utanför utnyttjas enligt utredningen av kanotister och långfärdsskridskoåkare.

14.10 *Naturområden*

Bebyggelsen vid entrén till Rankhus på höger sida om infartsvägen och ovanför strandområdet kan med fördel minskas ner eventuellt lämnas obebyggd för att säkerställa ett tillräckligt brett naturområde för friluftsliv och en bra miljö för växt- och djurliv. Området närmast stranden omfattas av riksintresse för friluftslivet kap 4 miljöbalken och är enligt en naturvärdesbedömning från 2010, ett uppskattat frilufts- och rekreationsområde för allmänheten. I planförslaget är området mellan bebyggelsen och strandområdet mestadels avsatt som Natur, men det finns också område som är avsatt som Park. Hela området borde vara naturmark för att säkerställa ett tillräckligt brett område för det rörliga friluftslivet och en bra miljö för växt- och djurliv. Bebyggelseområdet är dessutom bullerstört vilket också kan motivera en breddning av naturområdet vid Ryssgraven. Mjuk mark i form av exempelvis skog och gräs kan verka bullerdämpande då trafikbuller avtar snabbare inom ett sådant område. Ett bredare naturområde ovanför Ryssgraven som genererar mer mjuk mark kan verka bullerdämpande även för bebyggelsen till vänster om infartsvägen till Rankhus entré.

14.11 *Barnperspektivet*

Miljöavdelningen anser att detaljplanen behöver förbättras utifrån rekommendationer i miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter i föreliggande tjänsteskrivelse för att barn är särskilt känsliga för föroreningar, buller och i stort behov förskolor av hög kvalitet samt natur- och rekreationsområden.

14.12 Saknar synpunkter

Miljöavdelningen har inte haft möjlighet att granska följande utredningar:

- Trafikbullerutredningen
- Luftkvalitetsutredningen
- Hantering av befintligt bergmaterial
- Riskanalysen
- Länsrushållningsplan

Kommentarer

- 14.1 *Dagvatten och MKN beskrivs i framtagen dagvattenutredning samt miljökonsekvensbeskrivning, samt har omarbetats i planbeskrivningen.*
- 14.2 *Planförslaget har omarbetats och även områden för skolorna har justerats. I framtagen bullerutredning beskrivs hur skolgårdar ska anordnas för att uppfylla befintliga krav.*
- 14.3 *I och med att planförslaget har arbetats om har förutsättningarna för skolgårdarna ändrats. Samtliga skolgårdar inom planområdet ha minst 3000 kvadratmeter sammanhängande friyta, se med i planbeskrivningen under Barnperspektiv.*
- 14.4 *Natur- och parkområden har ändrats sedan samråd. Utredningen som beskriver spridningssamband har uppdaterats, lika så miljökonsekvensbeskrivningen. Bebyggelsen inom planområdet består främst av småhusbebyggelse med egna tomter. Plankartan har försetts med bestämmelser som skyddar träd.*
- 14.5 *Norra parkstråket har omarbetats, se planhandlingar.*
- 14.6 *Området närmast trafikplats Kungsängen ingår inte längre i planområdet.*
- 14.7 *Det minskade planområdet gör spridningssambandet svårt att hantera i denna detaljplan, men tas med till kommande arbete med andra etapper inom planprogramsområdet för Rankhus.*
- 14.8 *Planförslaget är omarbetat och bebyggelsen flyttad från Gröna Dalen.*
- 14.9 *Planområdet överlappar inte något strandskyddat område.*
- 14.10 *Planbeskrivningen förtydligar att planområdet ligger i direkt anslutning till Östra Mälarens vattenskyddsområde. Området närmast stranden igår inte längre i planförslaget, frågan är därmed inte längre aktuell. Ingen bostadsbebyggelse planeras inom strandskyddat området.*
- 14.11 *Barnperspektivet har arbetats in i granskningsskedet och kommer vidare att beskrivas i planbeskrivningen utifrån nytt förslag. Det återfinns även ett särskilt avsnitt för detta i planbeskrivningens konsekvenser.*
- 14.12 *Hoppas möjlighet finns att granska utredningarna inför granskningen.*

15 Socialnämnden inkom 2018-03-22

Socialnämnden är den nämnd i Upplands-Bro kommun som ansvarar för omsorg av äldre och personer med funktionsnedsättning samt att barn och familjer erhåller den hjälp som regleras i den samlade

lagstiftningen inom socialtjänsten. Nämnden ansvarar även för sociala bostäder och kontrakt till individer som ej kan få bostad på den ordinarie bostadsmarknaden samt till nyanlända.

- 15.1 På sidan 16 i planbeskrivningen framkommer det att Rankhusområdet är utpekad som strategiskt stadsutvecklingsläge i RUF5 2050. Med ett strategiskt stadsutvecklingsläge avses ett område som *"ligger inom 1200 meter från stationer och bussterminaler, vilket innebär att människor kan nå kollektivtrafiknoden med matarbuss, på cykel eller till fots. Platserna har en potential att utveckla urbana kvaliteter och bidra till stärkt social hållbarhet"*. Socialkontoret anser att det är glädjande att kommunen bygger i sådana områden där kollektivtrafik och andra transportmedel premieras, då socialnämndens målgrupper kan vara beroende av kollektivtrafik för att transportera sig. Kontoret ser även kollektivtrafiken som ett viktigt transportmedel för sina anställda samt för anhöriga.
- 15.2 På sidan 57 i planbeskrivningen, kvarter K4, framgår det att det finns planer på ett äldreboende och/eller seniorboende där Esplanaden möter Kungsvägen. Boendet ska ligga nära en busshållplats och med en gård som öppnar upp i direkt närhet till områdets stora park. Socialkontoret har svårt att bedöma om det finns behov av ett nytt äldreboende när denna etapp 1 är färdigbyggd.
- 15.3 Kommunfullmäktige beslutade under 2017 att införa Lagen om valfrihet, LOV, för äldreboende med heldygnsvård för att möjliggöra för privata aktörer att etablera äldreboenden som komplement till äldreboende i egen regi. Socialnämnden har beslutat om förfrågningsunderlag för äldreboende enligt LOV och som publicerade i januari 2018.
- 15.4 Kontoret är positiv till att det byggs ett senior- eller trygghetsboende. Dessa boendeformer kan byggas i kommunal regi eller av privata aktörer och riktar sig till en äldre målgrupp som erbjuds trygghet och gemensamma lokaler för aktiviteter. Kollektivhus kan vara ett annat alternativ som passar den tilltänkta målgruppen.
- 15.5 Socialkontoret bedömer att det kommer att finnas behov utav verksamhetslokaler i det nya Rankhusområdet. I och med en befolkning på 7 000 invånare inom området, kan den kommunala hemtjänsten behöva lokaler till sina medarbetare. Ytterligare behov utav lokaler kan tillkomma under etappens utbyggnad.
- 15.6 Slutligen efterfrågar socialkontoret fler hyresrätter som kan användas inom socialnämndens sociala bostäder samt till nyanlända. Optimalt är integrerade lägenheter i det vanliga bostadsbeståndet som gagnar socialnämndens målgrupper att snabbare komma in i samhället och till självförsörjande med egna bostadskontrakt.
- 15.7 Barnperspektiv
Ett ökat byggande av bostäder i Upplands-Bro kommun kan underlätta för familjer med barn och insatser inom socialtjänsten att hitta en bostad där barnen kan hitta långvarig trygghet.

Kommentarer

- 15.1 *Synpunkter noteras.*
- 15.2 *Planförslaget har omarbetats efter samråd och kvarter K4 finns inte längre kvar med samma utformning. Någon specifik plats för boende för äldre finns inte utpekad i det omarbetade planförslaget.*
- 15.3 *Synpunkten noteras.*
- 15.4 *Synpunkten noteras.*
- 15.5 *Om behov kvarstår finns det plats i den omarbetade förslaget för denna typ av verksamheter vid infarten till området på den mark som kommunen äger. Där tillåts centrumverksamheter, som skulle kunna utgöra denna typ av verksamhet.*
- 15.6 *I det omarbetade planförslaget finns begränsad plats för bostäder i flerbostadshus. Detaljplanen kan inte säkerställa upplåtelseformer.*

15.7 *Synpunkten noteras.*

16 Tekniska nämnden inkom 2018-04-16

Tekniska nämnden har tagit del av remissen för Rankhus etapp 1 (del av Ekhammar 4:268 m.fl.), nr 1503, Kungsängen och ställer sig i stort positiv till förslaget till detaljplan.

- 16.1 Detaljplaneförslaget syftar till att pröva möjligheten till byggande av cirka 2900 nya bostäder, 8 förskolor, 4 skolor samt ca 3600 kvadratmeter tillkommande ytor för handel i Kungsängen. Detaljplanen syftar också till att planlägga markområdet närmast norr om E18 i Kungsängen som den första etappen i en kommande utbyggnad av den nya stadsdelen Rankhus. Målet är att redan från början skapa en tät stadslignande bebyggelsestruktur med bostäder, handel, service och skolor som byggs ut i ett sammanhang. Trafikplats Kungsängen kan på sikt byggas ut med en påfart västerut mot Enköping. Kommunens tekniska avdelning har medverkat i arbetet med framtagandet av förslaget till detaljplan. Avdelningen ser fram emot det fortsatta arbetet med detaljprojektering av gator och övriga anläggningar.
- 16.2 Trafiksäkerhet
Tekniska nämnden anser att en trafikutredning behövs utföras för att se hur detaljplanen kommer påverka trafikflöden och vilka åtgärder som kan behövas längs med Västra Rydsvägen. Tänkbara åtgärder som måste finnas med i utredningen är bl.a. hastighetsdämpande åtgärder, vägutformning och åtgärder vid övergångsställen. Detaljutformning av lokalgator, gång- och cykelvägar ska ske i samråd med kommunens tekniska avdelning. Vidare behövs en bullerkartering utföras för området. Tekniska nämnden tycker också att det är av stor vikt att tänka på tillgängligheten och trafiksäkerhet för respektive trafikslag. I planbeskrivning en bör det framgå hur hastighetsanpassningen är tänkt i området. Vidare är bredden av gångbanan i Esplanadparken tänkt 1 m. För att denna ska kunna vinterväg hållas bör den vara bredare. Även bredden av övriga gator bör anpassas så att det finns plats för att framföra arbetsfordon för drift av gatorna. Belysningen längs lokalgatorna bör placeras i fastighetsgränserna så de ej finns möjlighet att de kommer i vägen vid anläggande av utfarter från fastigheter.
- 16.3 I gatumiljö anser Tekniska nämnden att valet av träd är speciellt viktigt för att minska risken att de skymmer belysning m.m., då det kommer bli mycket underhållsarbete för detta. Tekniska nämnden ställer sig positivt till att det byggs gång- och cykelstråk i form av en gång- och cykelpassage under E18 och en gång- och cykelbro. Vidare tycker Tekniska nämnden att det är bra att planområdets gräns mot E18 ska anpassas till en möjlig framtida påfartsramp mot Enköping, då den anser att denna ska byggas.
- 16.4 Allmän parkering
Tekniska nämnden är positiv till föreslagna parkeringslösningar med önskan att projektet ser över möjligheter för att elbilar och eventuellt el-cyklar ska kunna parkeras och laddas inom området.
- 16.5 Kollektivtrafik
Förslag på nya busshållplatser inom planområdet måste samrådats med kommunens tekniska avdelning, trafikförvaltningen (SLL) och bussentreprenören.
- 16.6 Avfall
Tekniska nämnden har som önskemål att det under planprocessen ges förslag till hur avfallshanteringen inom området ska lösas. Detta för att säkerställa en fungerande avfallshandling för att uppfylla arbetsmiljö- och framkomlighetskrav för hämtningsfordon och hämtningspersonal. Genom att diskutera avfallsfrågor tidigt i planprocessen synliggörs också tillgängligheten för avfallslämnare där rätt utformade avfallsutrymmen och hämtningsplatser

inbjuder till att avfallet hanteras på rätt sätt. Tekniska nämnden ser positivt på avfallslösningen i form av underjordiska behållare, då det blir snyggare estetiskt och lättare att underhålla.

16.7 Vatten och Avlopp

Tekniska nämnden anser att fortsatt planering av dagvattenhantering samt inkoppling till kommunalt vatten och avlopp ska ske i samråd med kommunens tekniska avdelning. Tekniska nämnden ställer sig positiva till förslaget om dagvattenhantering.

16.8 Planbeskrivningen bör ändras utifrån följande synpunkter:

s. 11, Vatten: Meningen ”Dagvattnet leds vidare söderut genom Gröna Dalen” är onödig och förvirrande. Meningen bör därför strykas.

s. 69, Teknisk försörjning, dagvatten: Förtydliga i andra och tredje stycket att ”Dagvattenflöden ut från området kommer inte att öka efter utbyggnad av planen vid 10-årsregn”

s. 79 Genomförande: Formulera om ”Samtliga Exploatörer och UpplandsBro kommun ska samordna för att säkerställa att allmänna huvudgator, vaanläggningar samt övriga nätägares huvudledningar är utbyggda innan Upplands-Bro kommun Datum 3 (3) 2018-03-13 arbeten kan påbörjas på kvartersmark.” Förtydliga att inte hela planområdet behöver vara utbyggt.

s. 80. Avtalsförbud för VA-huvudmannen inom verksamhetsområde. Antar att verksamhetsområde ska beslutas innan utbyggnad.

s. 81, Geoteknik: Förtydliga vad som menas med att ”Grundvatten ska hanteras”.

- Komplettera den citerade texten, på sidorna 22 och 76 i planbeskrivningen. Det finns dels motsägelsen (enligt s 69 Teknisk Försörjning), dels den prejudicerande effekten det skulle kunna få, och dels förutsätter hela Rankhusexploateringen omfattande åtgärder för dagvattenhantering i Gröna Dalen, utanför planområdet. Ändra till ”Flödena ut från planområdet mot Gröna Dalen vid 100-årsregn kommer att öka, vilket förutsätter åtgärder för dagvattenhantering utanför planområdet, i Gröna Dalen, för att undvika ökad översvämningsrisk”.

- Flödena bör inte regleras i planbestämmelser eftersom de förmodligen inte är rättsligt bindande, utan snarare i genomförandebeskrivningen och eventuella exploateringsavtal.

16.9 Höjdsättningen av området bör göras så att extrema regn kan rinna bort via gatunätet och ej rinner in vatten på fastigheterna.

16.10 Ytor som medför ökade drifts- och underhållskostnader

Tekniska nämnden vill att det finns en del i planbeskrivningen som tydligt beskriver tillkommande ytor som kommer att driftas och underhållas av kommunen i framtiden som en effekt av planen. Det är av stor vikt att det tydligt framgår vem (vilken avdelning) som är ansvarig för idrottsplatsen/spontanidrottsplatsen. Det måste vara tydligt vem som ska se till att detta sköts. Det bör finnas en organisation för detta kommer bli mycket resurskrävande. Det blir allt fler spontanidrottsplatser och lekplatser i etapp 1 än vad vi har idag i hela kommunen. I kommande exploateringsavtal är det angeläget att reglera tekniska anläggningar, exempelvis LED-belysning.

16.11 Park- och grönytor

I planförslaget ska man spara storvuxna träd, barrträd i två grönstråk. Det är inte bra att spara barrträd (tallar), då de blir riskträd (tallar utgör 90 % av alla riskträd). Det är inte bra att ha tallar i bostadsnära områden. Det vore bättre att använda parkstråket för att förbättra bullermiljön, då det finns många stora grönytor vilket räcker för hela området.

Kommentar

16.1 *Synpunkt noteras*

16.2 *Planförslaget har arbetats om och samarbete har skett med tjänstepersoner under arbetets gång. En trafikutredning har tagits fram och förprojektering har genomförts och granskats av tjänstepersoner under tekniska nämnden.*

- 16.3 *Planförslaget är justerat och området som grävs för påfart finns utanför planområdet.*
- 16.4 *Synpunkten noteras. Planförslaget är omarbetat och innefattar nu främst småhus.*
- 16.5 *Synpunkten noteras och frågorna har samordnats inför granskningen av det omarbetade planförslaget.*
- 16.6 *Planförslaget är omarbetat och underjordisk hantering är inte längre aktuellt. Projektet har särskilt tittat på framkomligheten till fastigheter och föreslår samordnad avfallshantering där det behövs.*
- 16.7 *Synpunkten noteras, samordning har skett inför granskning.*
- 16.8 *Planbeskrivningen är omarbetat.*
- 16.9 *Synpunkten noteras och höjdsättning har skett inför granskning.*
- 16.10 *Synpunkten noteras och planbeskrivningen beskriver de olika ytorna under genomförande. Exploateringsavtal är under framtagande.*
- 16.11 *Synpunkten noteras och planförslaget har arbetats om.*

Övriga remissinstanser

17 Käppalaförbundet inkom 2018-03-28

- 17.1 Käppalaförbundet har tagit del av handlingarna om detaljplan för Rankhus etapp 1. I dessa handlingar beskrivs att det planeras garage i källarplan i vissa kvarter inom det planlagda området. Vid byggnationen av dessa garage kan det komma att uppkomma länshållningsvatten.
- 17.2 Länshållningsvatten
Planbeskrivningen innehåller ingen beskrivning av hur länshållningsvatten som kan uppkomma i samband med bland annat schaktning och sprängning ska omhändertas.
- 17.3 Käppalaförbundet har riktlinjer för hur länshållningsvatten bör hanteras och inget länshållningsvatten får avledas till Käppalaverket utan Käppalaförbundets skriftliga medgivande. Riktlinjerna finns på Käppalaförbundets hemsida under <http://www.kappla.se/Hjalp-oss-och-miljon/For-foretag/>
- 17.4 Käppalaförbundet vill förtydliga att om förorenad mark förekommer inom området kan detta anses olämpligt.
- 17.5 Förbundet har i övrigt inga synpunkter.

Kommentar

- 17.1 *Planförslaget är omarbetat och innehåller inte längre några garage under byggnader.*
- 17.2 *Synpunkten noteras.*
- 17.3 *Synpunkten noteras och tas med i det fortsatta arbetet inför genomförande.*
- 17.4 *Synpunkt noterad, inga föroreningar finns kända inom området. Kommunen håller med om att om detta förekommer är det olämpligt och behöver hanteras enligt gällande lagstiftning vid byggskedet.*
- 17.5 *Kommunen tackar för synpunkterna.*

18 Svenska kraftnät inkom 2018-03-15

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

- 18.1 Svenska kraftnät vill däremot informera om att vi för närvarande utreder framkomligheten för en ny elförbindelse mellan stamnätsstation Hamra i Enköpings kommun och en ny utbyggd station i Sollentuna kommun. Den nya planerade förbindelsen kommer att beröra Upplands-Bro kommun. Förbindelsen är en del i projektet Storstockholm Väst och bidrar till att förstärka Stockholmsregionens elnät med högre spänningsnivå i och med att Stockholm växer. Tillsammans med andra nätförstärkningar bidrar den till att vi upprätthåller driftsäkerheten och därmed tryggar elförsörjningen, både vid normal drift av nätet och i samband med fel och underhållsarbeten. Det betyder att risken för elavbrott i både stam- och regionnätet minskar. Möjligheten att göra planerade avbrott på stamnätet utan att andra elförbindelser överbelastas förbättras också. Att projektet Storstockholm Väst fullbordas enligt tidplan är utpekad som ett centralt ställningstagande i utställningsförslaget av Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan, RUF 2050.
- 18.2 Svenska kraftnät vill passa på att informera om att våra anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen, www.geodata.se, som WMS eller som en shape-fil. Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnäts ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningssätt (luftledning, kabel etc.) och spänningsnivå för våra ledningar. Vid produktion av kartor där Svenska kraftnäts geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå: "Affärsverket svenska kraftnät".
- 18.3 Information angående samråd och remisser till Svenska kraftnät
Samråd ska hållas med Svenska kraftnät när åtgärder planeras inom 250 meter från stamnätsledningar och stationer. Mer information om hur samråd med Svenska kraftnät går till finns på vår webbplats: <http://www.svk.se/aktorsportalen/samhallsplanering>
- 18.4 Svenska kraftnät önskar att ni vid remittering av kommande ärenden sänder fullständigt material till oss. Vi ser gärna att relevant lägesbunden data i form av shape- eller dwg-filer skickas till oss med information om vilket koordinatsystem de är skapade i. Exempel på detta kan vara detaljplanegränser och utredningskorridorer. Samråd skickas till: registrator@svk.se alternativt till: Svenska kraftnät, Box 1200 172 24 Sundbyberg

Kommentar

- 18.1 *Synpunkten noteras.*
- 18.2 *Synpunkten noteras.*
- 18.3 *Synpunkten noteras.*
- 18.4 *Synpunkten noteras.*

19 E.ON Elnät Stockholm AB inkom 2018-03-09

E.ON Elnät Stockholm AB har studerat de inkomna remisshandlingarna och har följande synpunkter.

I och med att Rankhus är ett nytt stort exploateringsområde omfattande bostäder, skolor, centrumverksamhet m.m så vill vi E.ON börja med att presentera en karta, kartan är ett förslag på utplacering av transformatorstationer inom planområdet, det åtgår ett större antal stationer för att täcka upp hela området.

Några aspekter som vi behöver ha med oss i fortsatt planering är att vi bland annat vill ha E-områdena 10x10m med stationen i centrum, från stationen och till brännbar byggnad eller brännbart upplag skall ett brandskydds avstånd på minst 5m upprätthållas, detta bara för att en transformator innehåller olja. Vid placering intill bostäder, förskolor och liknande utrymmen bör magnetfältsbidraget från stationen beaktas, måste station inhysas i fastighet skall det uppmärksammas tidigt i planeringen.

Kommentar

Kommunikation och skett med E.ON för genomgång av placeringar och tekniska aspekter för föreslagna transformatorstationer. Elnätstationer har arbetats in i planförslaget enligt önskemål på avstånd samt storlek.

20 E.ON Värme i Stockholm inkom 2018-03-09

E.ON Värme i Stockholm har idag ledningar relativt nära, och ser stora möjligheter att kunna ansluta området till fjärrvärme. Vi poängterar att samordning av framtida ev korsning av E18 är av största vikt.

Kommentar

Fjärrvärme är ej aktuellt för omarbetat förslag i detta skede då bebyggelsen ändrats från flerbostadshus till småhus.

21 Vattenfall Eldistribution AB inkom 2018-02-26

Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom område för ny detaljplan Rankhus etapp 1, KS 15/0532, eller inom dess närområde och har därmed inget att erinra.

Kommentar

Synpunkten noteras.

22 Skanova inkom 2018-02-01

Skanova har teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar

Synpunkten noteras. Planbeskrivningen uppdateras under genomförande med information enligt yttrandet.

23 Brandkåren Attunda inkom 2018-01-31

- 23.1 Enligt föreslagen plan kommer parkstråk för rekreation att ligga endast cirka 15 meter från väg E18 som utgör primär transportled för farligt gods. Det bedöms vara planens avsikt att parkstråket kommer att utformas så att det uppmuntrar personer att vistas där mer än tillfälligt. Sådant utförande avviker från Länsstyrelsen i Stockholms riktlinjer (Fakta 2016:4) för planläggning intill vägar där det transporteras farligt gods. Det bedöms inte heller finnas någon utförd analys i riskutredningen som ger stöd åt utförandet även om det konstateras att den

fysiska barriären ger ett visst skydd mot konsekvenserna av vissa olyckor. BA anser därför att det bör säkerställas i planen att parkstråket utformas så att vistelse inte uppmuntras i de delar som ligger närmast E18 i den mån det är möjligt enligt rimlighetsprincipen. Det vill säga att bänkar, utegym etc. placeras på den sida av stråket som är belägen längst bort från E18.

- 23.2 De data för hur stor andel respektive ADR-klass utgör av transporter av farligt gods på E18 som används i riskutredningen baseras på en kartläggning av transporter under september månad år 2006. Denna har gjorts av MSB genom brevenkäter till transportföretag och insamling från olika databaser. Kartläggningen innehåller ett antal större osäkerheter, däribland att den endast avser transporter under en (1) enskild månad år 2006 och variationer i kvaliteten hos underlaget från transportföretagen. Enligt MSB visar underlaget endast tendenser för transporter och kan inte heller anses vara representativt för hela året. Osäkerheterna detta medför behandlas inte i utredningens avsnitt för osäkerheter. BA anser att det behöver utredas vilken påverkan denna osäkerhet kan ha på utredningens resultat och slutsats.
- 23.3 Översvämning
BA förutsätter att översvänningsriskerna inom planområdet och de förändringar av översvänningsrisker som planen innebär för andra områden hanteras i enlighet med de resultat som utredningarna ger.
- 23.4 Suicidrisk
Detaljplanen inkluderar mark för skola, skoländamål och idrottsändamål. BA rekommenderar att närheten till Mälarens vatten beaktas med avseende på suicidrisk.
- 23.5 Räddningstjänstens insats
BA ser positivt till att planbeskrivningen behandlar räddningstjänstens möjligheter till insats och däribland hur insattiden påverkar det byggnadstekniska brandskyddet. BA vill dock belysa att insattiden understiger 20 minuter. Detta innebär vissa möjligheter till utrymning med hjälp av räddningstjänstens bärbara stegutrustning. Se vidare Boverkets byggregler kap. 5:323.
- 23.6 BA förutsätter att konventionellt system för brandvatten ordnas enligt Svenskt Vattens rekommendationer. Se Brandkåren Attundas riktlinjer för brandvattenförsörjning. BA anser att behovet av brandvattenförsörjning ska tas upp i planbeskrivningen, t.ex. under avsnittet Teknisk försörjning. Detta då tidigare erfarenheter visat på att frågorna kan komma att förbises vid exploatering av ett nytt område.

Kommentar

- 23.1 *Parkstråket utgår och marken planläggs som NATUR. Bostäder placeras med 50 meters säkerhetsavstånd från E18.*
- 23.2 *Riskutredningen har kompletterats med ett resonemang om osäkerheter i underlaget för ADR-klass. Osäkerheten har bedömt hanterats på ett tillfredsställande sätt.*
- 23.3 *Planbeskrivningen kompletteras med ett resonemang om den ökade risken för översvämning vid 100-årsregn nedströms Gröna dalen.*
- 23.4 *Synpunkten noteras. Planområdet är förskjutet och är inte längre i direkt anslutning till vatten.*
- 23.5 *Synpunkten noteras.*
- 23.6 *Planbeskrivningen kompletteras med information om brandvattenförsörjning.*

Privatpersoner och övriga

24 Privatperson 1 (8 pers) inkom 2018-03-18

- 24.1 Rankhusområdet betraktas idag som ett närliggande rekreationsområde för boende i Kungsängen till vilket man har access utan att behöva bil. Området är en oas för rekreation i form av till exempel svamplockning, motion och rastning av hundar.
- 24.2 Området har funnits sedan 1958 och i de befintliga fastigheterna bor permanent ett flertal familjer. Flera av de boende bedriver näringsverksamhet med hemmet som utgångspunkt.
- 24.3 I tidigare skede och i samtalen med kommunen har vi påpekat att vi vill bo kvar i området då det inte fanns några möjligheter för er att tillmötesgå våra behov av likvärdigt boende.
- 24.4 Kommunen har meddelat skriftligt att de avslutar alla försök att samtala med oss angående våra fastigheter.
- 24.5 Vi ser att det finns andra möjligheter för kommunen att expandera bortom våra fastigheter och låta våra fastigheter vara intakta då vi bor här.
- 24.6 Trafikplats Kungsängen är redan idag underdimensionerad och saknar avfart från norrifrån kommande trafik.
- 24.7 Utifrån rådande omständigheter har vi som är boende i området enats om att vi vill bo kvar i området och vi vill därmed att kommunen hittar en annan lösning som gör att vårt fina bostads- och rekreationsområde lämnas intakt i sin nuvarande form.

Kommentar

- 24.1 *Det stämmer att Rankhus området idag främst används för rekreation. I kommunens övergripande strategiska dokument och genom andra beslut har kommunen arbetat under många år för att utveckla Rankhus området och skapa plats för nya bostäder. I utställningsversionen av regional utvecklingsplan 2050 är planområdet utpekade som strategiskt stadsutvecklingsläge. Det är sådana områden som ligger inom 1200 meter från stationer och bussterminaler, det innebär att människor kan nå kollektivtrafiknoden med matarbuss, på cykel eller till fots. Platserna kan utveckla kvaliteter och bidra till stärkt social hållbarhet. Att bibehålla delar av Rankhus för friluftsliv har varit en viktig del i utformningen av etapp 1 och kommer fortsatt spela stor roll när man utvecklar efterkommande etapper.*
- 24.2 *Det stämmer att bostäder funnits inom området länge. Det finns även beslut inom kommunen sedan 1980-talet att området ska omvandlas till mer permanentboende. I översiktsplanen sedan 2010 framgår att nya bebyggelseområden och förtätning av befintlig bebyggelse inom tätortsavgränsningen generellt bedöms vara positivt ur miljöhänsen. Närhet till befintlig infrastruktur i tätorten, som gatunät, el och VA, innebär fördelar. Genom att ansluta till befintliga strukturer i Kungsängens tätort kan påverkan på landskapet, samt kostnader för vägbyggen och ledningsutbyggnad minimeras.*
- 24.3 *Vid avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen när det handlar om markanvändning kan det ibland vara omöjligt att tillgodose allas intressen. Kungsängens läge i regionen gör att det allmänna intresset av samhällsutbyggnad och nya bostäder väger tyngre än som i detta fall det enskilda intresset av att bevara en mycket god boendemiljö.*
- 24.4 *En oundviklig konsekvens av den föreslagna nya stadsdelen Rankhus är att befintlig naturmark inom planområdet till stora delar försvinner och därmed också rekreationsvärdet av tätortsnära skog. Förslaget har inför granskning minskat betydligt och de södra delarna nära vattnet tas inte i anspråk*

- 24.5 *Synpunkten noteras. Planförslaget har justerats sedan samråd, vilket innebär att det är en fastighetsägare som finns kvar inom planområdet. Dialog pågår med denna privata fastighetsägare.*
- 24.6 *Planförslaget har omarbetats och flertalet utredningar har tagits fram som beskriver förutsättningarna för en ombyggnad av trafikplatsen, för att denna ska klara framtidens ökade befolkning i Kungsängen. Trafikplats Kungsängen ingår inte längre i planförslaget, frågor med koppling till trafikplatsen hanteras i överläggningar mellan kommunen och Trafikverket.*
- 24.7 *Det är glädjande att ni trivs bra i kommunen och vill bo kvar. Förhoppningsvis kan detta omarbetade förslaget för Rankhus etapp 1 medföra att ni även kommande vill bo kvar i vårt fantastiska Kungsängen och dela de värden ni beskriver med nya invånare.*

25 Privatperson 2 inkom 2018-03-15

Min åsikt är att bebyggelsen är planerad att bli på tok för nära e-18 med tanke på dess trafikbuller, luftföroreningar osv. Jag ser inga fördelar alls med att bygga precis så nära som det är möjligt en tungt trafikerad motorväg – tvärtom bara nackdelar.

Kommentar

Planförslaget är utformat med hänsyn till de konsekvenser som uppstår vid byggnation nära motorvägen. Kvarvarande berg och avstånd på 50 meter från bebyggelse tar bort synintryck av trafiken och dämpar trafikbullret till godtagbara nivåer enligt Boverkets byggregler.

26 Privatperson 3 inkom 2018-03-14

Jag har vid två tillfällen träffat representanter från kommunen för att förhandla om min mark. Men inte visat något intresse att göra upp med mig vare sig byta mark, förvalta kulturbostad eller pengar vid senare tillfälle får jag via brev om info att kommunen avslutar alla försök att förvärva min fastighet. Via hörsägen får jag veta att Villamarken mäter vid min tomt får kontakt med dem via kommunen för att ta reda på vad som pågår. Vid försök att förhandla med Villamarken blir jag omgående utsatt för påtryckningar om hot med rättsliga åtgärder mot mig då strandade förhandlingarna. Jag mår mycket dåligt av detta och det skadar min hälsa då jag lider av svårt ångestsyndrom. Vad händer med mig kontra detaljplan??? då det inte finns intresse förvärva min tomt.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkterna och förstår oron. Yttrandet berör inte samrådsförslaget till detaljplan för Rankhus etapp 1, s aktuell fastighet ligger utanför planområdet. Försök till återupptagen kontakt kommer tas av kommunen inför kommande arbete med andra etapper inom Rankhus.

27 Privatperson 4 inkom 2018-03-14

Vi ser positivt på utbyggnaden av Rankhus, men efterlyser ett helhetsgrepp med hänsyn till den befintliga bebyggelsen på andra sidan E18. Vi har redan i dagsläget stora bullerproblem från den allt tätare trafiken på E18. Enligt vägverket uppmätt till 37500 fordon per dygn år 2002. Från måttligt störande år 2004 till nästan outhärdligt i dag.

- Ökad trafik från den nya bebyggelsen i Rankhus.
- Buller från accelererande trafik på den tilltänkta påfarten mot Enköping.
- Reflekterande ljud från bullerplank och högre byggnader på motsatt sida av E18 som då förstärker de redan höga bullernivåerna.

- Miljökonsekvenserna med ökad partikelmängd från trafiken.

Under byggnationen kommer all byggtrafik och sprängningar också öka på det sammanlagda bullret.

En god tanke hade varit att redan innan byggstart börja bygga ett massivt bullerplank längs hela motsatta sidan av E18 som tar höjd för framtida trafikvolym och bullernivåer. Sänkt hastighet i det kritiska området

Sätt detta som ett villkor för projekteringen/byggnationen av Rankhusområdet.

Det finns säkerligen fler konsekvenser för oss.

Kommentar

Trafikmängden på E18 kommer, som helt riktigt framgår av yttrandet, att öka och därmed störningarna för kringboende vid motorvägen. Det är en av många frågor som kommunen har att ta upp i överläggningar med Trafikverket. Utbyggnaden av Rankhus bidrar till viss del till ökningen av buller, partikelbildning och trängsel. Rankhus ingår därmed i ett större paket som omfattar infrastrukturens kapacitet och skötsel i hela Stockholmsregionen. Från samrådsförslaget till förslaget som går upp på granskning så har antalet bostäder minskat från 3000 till cirka 700 vilket inte påverkar kapaciteten i samma omfattning.

Det finns framtidspaningar på att buller från trafik kommer att minska i och med att det inte längre kommer att användas dubbdäck i samma utsträckning som idag. Det finns även indikationer på att utfasningen av fossila bränslen kommer medföra att motorljud minskar.

Kommunen tackar för engagemanget i samband med att detaljplanen var ute på samråd.

28 Privatperson 5 inkom 2018-03-14

28.1 Jag är fastighetsägare till Rankhusvägen 69, fastighetsbeteckning [REDACTED] och har tagit del av förslag till detaljplan för Rankhus etapp 1 och motsätter mig dessa utbyggnadsplaner.

Anledning till mitt ställningstagande är:

Jag vill ha kvar min fastighet och har ingen planer på att avyttra fastigheten.

Det bor en familj med två barn i fastigheten på [REDACTED] och dottern i familjen har sin skola i Kungsängen. Mannen i familjen driver sin näringsverksamhet från sitt hem.

Jag hade planerat att flytta till Rankhusvägen 69 vid min pensionering om ca. 7 år.

Kommunen har i ett besked som kom hösten 2017 meddelat att man ger upp planerna på att försöka köpa upp fastigheterna i detta område.

Utbyggnadsplanerna strider mot kommunens tanke om att kommunens invånare ska ha nära till rekreation.

Trafikplatsen i anslutning till motorvägen är inte dimensionerad för trafikmängden vid ett utbyggt Rankhusområde.

Kommentar

28.1 *I kommunens övergripande strategiska dokument och genom andra beslut har kommunen arbetat under många år för att utveckla Rankhus området och skapa plats för nya bostäder. I utställningsversionen av regional utvecklingsplan 2050 är planområdet utpekade som strategiskt stadsutvecklingsläge. Det är sådana områden som ligger inom 1200 meter från stationer och bussterminaler, det innebär att människor kan nå kollektivtrafiknoden med matarbuss, på cykel eller till fots. Platserna kan utveckla kvaliteter och bidra till stärkt social hållbarhet.*

I översiktsplanen framgår att nya bebyggelseområden och förtätning av befintlig bebyggelse inom tätortsavgränsningen generellt bedöms vara positivt ur miljöhänsen. Närhet till befintlig infrastruktur i tätorten, som gatunät, el och VA, innebär fördelar.

Genom att ansluta till befintliga strukturer i Kungsängens tätort kan påverkan på landskapet, samt kostnader för vägbyggen och ledningsutbyggnad minimeras.

Vid avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen när det handlar om markanvändning kan det ibland vara omöjligt att tillgodose allas intressen. Kungsängens läge i regionen gör att det allmänna intresset av samhällsutbyggnad och nya bostäder väger tyngre än som i detta fall det enskilda intresset av att bevara en mycket god boendemiljö.

Planförslaget rymmer trots sin täthet två genomgående gröns stråk som förbinder Gröna dalen och Ryssviken med varandra.

Kommunen och Trafikverket har fortlöpande överläggningar om utvecklingen av det allmänna trafiknätet. E18:s kapacitet är den av de frågor som kommer att vara föremål för diskussion med anledning av Rankhusområdets utbyggnad.

29 Privatperson 6 inkom 2018-03-14

- 29.1 Planen genomsyras av ett naturtänk där den höga bebyggelsen vid E18 successivt sänks och harmonieras med gröna områden vid Rankhusängen och närliggande områden. Dock vill vi nedan belysa några tveksamheter i detaljplanen.

Antal bostäder

Rankhusområdet som planområde i ÖP2010 (450 ha stort, varav 75 ha vattenområde) beläget mellan E18 och Svea Livgarde föreslås rymma 3000 bostäder plus kommunal service. I föreliggande detaljplan för Rankhus Etapp 1 planeras byggandet av ca 2900 bostäder inom ett planområde på ca 61 ha (varav ca 7 ha är vattenområde), alltså 14 % av ytan som anges i ÖP2010. Detta innebär en synnerligen stark bostadsförtätning inom ÖP:s södra del. En konsekvens av detta är att man redan i föreliggande etapp 1 förbrukat det antal bostäder som anges i ÖP2010. Väl så. Som en konsekvens av detta bör det i nuvarande detaljplan anges att övrig mark inom det stora planområdet (ÖP 2010) bevaras som en naturresurs för friluftsliv för kommunens invånare.

Behovet av orörd natur inom ÖP 2010-området kommer naturligtvis att öka i och med detaljplanens genomförande och därmed ökat antal boende i det här aktuella detaljplaneområdet.

- 29.2 Ortsnamn

Låt oss slippa stöta på benämningen "Ryssviken" i framtida handlingar som rör Upplands-Bro. Detta är historieförfälskning. Viken heter RYSSGRAVEN. Namnet Ryssgraven började användas redan i slutet av 1750-talet (se t.ex. "Ryssgraven i Kungsängen" av Ulf Björkdahl). Beträffande namn kan det också påpekas att vad som i planhandlingar benämns "Rankhustorpet" (vitrappad byggnad av korsvirkeskaraktär) faktiskt heter LILLTORPET, även om det inte finns angivet på kartor. Låt oss slippa "hittepå-namn" där det existerar historiska namn, i kommande handlingar. Kontakta gärna boende i området och t.ex. Börje Sandén, kulturhistorisk nestor i Upplands-Bro.

- 29.3 Bergkross

I MKB nämns etablering av bergkross. Var är den tänkt att ligga, vilka störningar kommer den att skapa och när kommer den tvingande att upphöra? Här krävs klara besked. Det har hänt förr inom kommunen att bergkross, som initialt angavs som tillfällig, senare permanentiserats.

Naturen som rekreationsområde är kommunens verkliga och unika resurs!

Vi hoppas på en fortsatt positiv dialog med kommun/exploatör beträffande planering av Rankhusområdet såväl som områdets natur och kulturhistoria.

Kommentar

- 29.1 *Det ökade behovet av nya bostäder i regionen och planområdets närhet till Kungsängens station är utpekade och samrådsförslaget frångick ÖP 2010. I detta skede är det en stor*

förändring i antalet bostäder (från 3000 till cirka 700). En tänkt fortsatt etappvis utbyggnad av stadsdelen Rankhus kommer att ske med stor hänsyn till natur- och rekreationsvärden.

- 29.2 *Synpunkten noteras. Planbeskrivningen uppdateras i detta avseende.*
- 29.3 *Planområdets utformning som tät stad förutsätter en noggrann och samordnad höjdsättning av byggnader och gator, vilket medför inom vissa delar omfattande losstagnning av berg. Massbalans inom området är önskvärd där så mycket som möjligt av bergmassorna kan tas till vara på plats för markarbeten för gator och byggnader. Bergkross kommer att etableras under byggtiden, men därefter tas bort då en sådan verksamhet inte får finnas i anslutning till en tät stad.*

30 Privatperson 7 inkom 2018-03-14

- 30.1 *Lite synpunkter på planförslag..
Bebyggelse alldeles för nära motorvägen (är det ens tillåtet att bygga bostäder skolor etc 50 meter från vägen.)*
- 30.2 *Hur kan ni ens planera bebyggelse så nära e-18 när det finns en hel skog att använda,100 - 200meter längre bort från vägen måste väl vara ett bättre alternativ.*
- 30.3 *100-200m längre till centrum etc kan knappast spela någon roll. 4.ingen skall behöva bo och leva på det avståndet från vägen som ni planerar (det är varken hälsosamt eller trevligt, kom gärna och besök oss som har tvingats till det sen e-18 byggdes så kanske ni fattar varför!!!!)*
- 30.4 *Tycker också att förslaget är alldeles för massivt med tanke på allt annat som byggs i kommunen och konjunkturläget just nu.*
- 30.5 *Se till det blir ett grönområde mellan e-18och ny bebyggelse som buller skydd och som rekreationsområde för kommuninvånarna.*
- 30.6 *7.Vägar och övrig infrastruktur måste ordnas innan byggandet startas-lär av alla misstag som nu görs runt om i kommunen.*

Kommentar

- 30.1 *Avståndet från motorvägen till föreslagen närmaste bebyggelse är ca 50 meter, vilket motsvarar de riktlinjer som tillämpas för E18. En trafikbullerutredning har tagits fram för det aktuella planförslaget som visar på att gällande riktlinjer klaras, med bullerskyddande åtgärder på vissa platser inom planområdet. Detta finns med som bestämmelser på plankartan och beskrivs i planbeskrivningen.*
- 30.2 *God hushållning förutsätter effektiv markanvändning. Att helt undvika störningar från motorvägen skulle kräva ännu längre avstånd är 200 meter.*
- 30.3 *Att bo i närhet till Stockholmsregionens effektiva trafikinät kan inte ske utan störningar från trafiken Åtgärder för att motverka ohälsosamma effekter och klara gällande riktvärden kommer behövas inom planområdet. Detta regleras och beskrivs i planhandlingarna.*
- 30.4 *Efterfrågan på bostäder är oförändrat stor i Stockholmsregionen oavsett hur konjunkturläget ser ut. Bostadsbyggande är enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900) ett allmänt intresse som kommunen ska främja. Förslaget har minskat i antal bostäder och utbredning från 3000 lägenheter till cirka 700 småhus.*
- 30.5 *I planförslaget planläggs marken mellan bebyggelse och E18 som NATUR.*
- 30.6 *Vägar och övrig infrastruktur ska byggas ut i ett sammanhang och ska fungera när de första boende flyttar in i de nya bostäderna.*

31 Privatperson 8 inkom 2018-03-14

Vi i familjen bor permanent i huset med tillhörande mark.

Förutom vårt boende, så bedriver fastighetsägaren även näringsverksamhet med utgångspunkt från fastigheten. En flytt från fastigheten skulle orsaka enorm skada för företaget [REDACTED]. Företaget har sedan starten, etablerat en kundkrets som befinner sig i Kungsängens omnejd samt norra delen av Stor Stockholm.

Detta område, varifrån verksamheten bedrivs, är ur alla aspekter lämplig för den pågående verksamheten i företaget då vi dels har närhet till kunderna dels närhet att snabbt komma ut på motorväg via Trafikplats Kungsängen.

Från vår fastighet tar arbetande medlemmar i familjen sig in till Stockholms City via pendeltåg. Vi tar oss till pendeltåget genom att gå till station då Kungsängens station befinner sig på gångavstånd. I dagsläget tar vi oss till arbete och kommande gymnasium på 30-40 minuter. En flytt från området skulle innebära en längre pendlingstid för delar av familjen.

Att bo kvar i huset är också väsentligt för sonen i familjen som börjar på gymnasium hösten 2018 och som behöver pendla till och från skolan. Sonen, PW, har dessutom skärsliska behov och han är ytterst beroende av att bo i närheten till bäge föräldrarna som bor på olika adresser i Kungsängen.

Rankhusskogen är så belägen och av sådan storlek att den uppfyller kraven både på större strövområde och på närströvområde för Brunna, en stor del av Kungsängen och Tibble. Den centrala delen med brandområdet är ett tyst område vilket är en sällsynthet i en storstadsregion. Om Rankhusområdet bebyggs kommer ca 20 000, 25 000 människor att sakna närströvområde för sitt vardagliga friluftsliv. Viktiga närströvområdena får inte exploateras bort som här riskeras ske.

Rankhusområdet är idag en oas för rekreation för många människor inklusive oss som bor här. Det var också av den anledningen som fastigheten förvärvades för ca 20 år sedan, boende i närhet av naturen. Eftersom vi har bott här så länge och eftersom huset och marken är vårt hem och vår trygghet så vill vi fortsätta bo, verka, pendla till skola och arbete härifrån.

Kommentar

I kommunens övergripande strategiska dokument och genom andra beslut har kommunen arbetat under många år för att utveckla Rankhus området och skapa plats för nya bostäder. I utställningsversionen av regional utvecklingsplan 2050 är planområdet utpekade som strategiskt stadsutvecklingsläge. Det är sådana områden som ligger inom 1200 meter från stationer och bussterminaler, det innebär att människor kan nå kollektivtrafiknoden med matarbus, på cykel eller till fots. Platserna kan utveckla kvaliteter och bidra till stärkt social hållbarhet.

I översiktsplanen framgår att nya bebyggelseområden och förtätning av befintlig bebyggelse inom tätortsavgränsningen generellt bedöms vara positivt ur miljöhänsyn. Närhet till befintlig infrastruktur i tätorten, som gatunät, el och VA, innebär fördelar. Genom att ansluta till befintliga strukturer i Kungsängens tätort kan påverkan på landskapet, samt kostnader för vägbyggen och ledningsutbyggnad minimeras.

Vid avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen när det handlar om markanvändning kan det ibland vara omöjligt att tillgodose allas intressen. Kungsängens läge i regionen gör att det allmänna intresset av samhällsutbyggnad och nya bostäder väger tyngre än som i detta fall det enskilda intresset av att bevara en mycket god boendemiljö.

32 Privatperson 9 inkom 2018-03-14

- 32.1 Hanteringen av Rankhus
Av historien skall man lära och göra saker och ting bättre. Nästa gång. Planeringen av norra Brunna är exempel på hur man undviker överklaganden. Rankhus borde likaledes ha planlagts norrifrån. Då hade man fått överklaganden en gång, nu kommer man att få överklaganden för varje etapp, alltså fem eller sex gånger. Helt onödigt.
- 32.2 Stadsplanen
Motorvägs av- och påfarter finns med i illustrationsplanen men inte i stadsplanens karta.
- 32.3 Bebyggelsen längs motorvägen är tveksam ur ljussynpunkt.
- 32.4 Bebyggelsen mot gröna dalen inkräktar på gröna dalen. Dra den tillbaka.
- 32.5 I planbestämmelserna bör skrivas fast att varje bostad bör ha två parkeringsplatser annars får man sedan bara parkeringsproblem.
- 32.6 Att trafikfrågorna inte är lösta är ett stort problem som gör att hela planen kan ifrågasättas.
- 32.7 En del frågor är kvar att lösa inom exploateringsavtalet.

Kommentar

- 32.1 *Den etappvisa utbyggnaden av Rankhus påbörjas av praktiska skäl söderifrån och vidare norrut. Principen är att ansluta till befintlig bebyggelse/infrastruktur.*
- 32.2 *Planområdet sträcker sig endast fram till vägområdet för motorvägen.*
- 32.3 *Den föreslagna bebyggelsen närmast E18 är nu som högst 4 våningar och bedöms inte utgöra någon störning för trafikanter på E18.*
- 32.4 *En bärande idé för bebyggelsen mot Gröna Dalen har varit att synliggöra den nya stadsdelen Rankhus både mot dalen och mot motorvägen.*
- 32.5 *Detaljplanen tillgodoser kommunens krav på bilparkeringstal för bostäder*
- 32.6 *Planförslaget är den första etappen i utbyggnaden av Rankhusområdet. De övergripande kopplingarna mot Brunna och en förbättring av Kungsängens trafikplats är inte möjliga att tillgodose i detta första skede.*
- 32.7 *Synpunkter noteras. Arbete pågår med exploateringsavtalet.*

33 Privatperson 10 inkom 2018-03-14

Vi motsätter oss Upplands-Bro kommun planer för Rankhusområdet etapp 1 del av Ekhammar 4:268 mf nr 1503

Vi har byggt vår framtid på fastigheten [REDACTED] som min far köpte 1958. Jag har upplevt 41 år här i vår sommarstuga 1958-1999 och 18 år som permanentboende. Huset kommer från vår släktgård i Norrland och är från 1880. Huset tog min far och farfar ned och monterade upp det 1964. Vår plan är att en av våra döttrar som vill detta, skall ta över boendet.

Det boende som vi har idag med skogen och Mälarens vatten in på knuten samt närheten till Kungsängens centrum och motorväge gör detta boende helt underbart och unikt. Från vår dörr till Stockholm centrum tar det 45 minuter med gångtid och tåg. Vårt boende går inte att ersätta med något annat boende i kommunen, så vår familj vill/skall bo kvar i Rankhus [REDACTED]

Vi har bott permanent i kommunen i 28 år och vi trivs jättebra här. Jag har även mitt jobb i kommunen så att flytta härifrån är inget vi vill göra.

Kommentar

I och med det omarbetade förslaget och den nya detaljplanegränsen så kommer fastighet [REDACTED] inte behöva flytta.

I översiktsplanen framgår att nya bebyggelseområden och förtätning av befintlig bebyggelse inom tätortsavgränsningen generellt bedöms vara positivt ur miljöhänseende. Närhet till befintlig infrastruktur i tätorten, som gatunät, el och VA, innebär fördelar. Genom att ansluta till befintliga strukturer i Kungsängens tätort kan påverkan på landskapet, samt kostnader för vägbyggen och ledningsutbyggnad minimeras.

Vid avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen när det handlar om markanvändning kan det ibland vara omöjligt att tillgodose allas intressen. Kungsängens läge i regionen gör att det allmänna intresset av samhällsutbyggnad och nya bostäder väger tyngre än som i detta fall det enskilda intresset av att bevara en mycket god boendemiljö.

34 Privatperson 11 inkom 2018-03-13

- 34.1 My family live on Rankhusvagen that will be directly impacted by this Rankhus development project. We are thankful for the opportunity to raise our concerns to the kommunen, and we understand there will be positive and negative impacts to the neighborhood we live. Our main concern is with the noise, there is already a significant noise problem with the E18 highway traffic, and it'll make it worse considering the added traffic and the noise barrier built along the E18 highway on the north side reflecting the noise to the unprotected south side.
- 34.2 Another concern is with the road safety on Rankhusvagen, currently it is a pedestrian street from the E18 tunnel north bound, even it stays as a pedestrian street after the new development, the extra nine thousand residents will add a great amount of traffic with pedestrians and cyclists, and it'll make even getting in/out of the garage a big challenge. I'm not sure the portion of Rankhusvagen next to the tunnel is designed to handle that.

Kommentar

- 34.1 *Av den totala trafikmängdsökningen när samtliga etapper för Rankhusområdet är utbyggda antas ca 10% ha målpunkt i riktning mot Enköping. Detta medför endast ett mindre tillskott till den prognostiserade trafikmängden för E18 förbi Kungsängen. Eventuell reflektion av trafikbuller från bulleravskärmande anordningar kan lösas genom teknisk utformning.*
- 34.2 *Den befintliga gång- och cykeltunneln under motorvägen ska moderniseras så att siklinjer, säkerhet och trygghetsskapande åtgärder bidrar till en attraktiv stadsmiljö.*

35 Privatperson 12 inkom 2018-03-13

Efter att ha kikat på er fina utställning över planerna för Rankhusområdet, vill jag endast framföra önskan och behovet av många parkeringsmöjligheter i anslutning till de idrottshallar och idrottsplatser som planeras. Dessa möjligheter för idrottande ungdomar kommer sannolikt att även helgtid användas till större evenemang och turneringar som kan betyda hundratals bilburna föräldrar som behöver parkera i närheten, några timmar eller hela dagar.

Kommentar

Synpunkten noteras. Möjlighet till parkering med bil och cykel finns i anslutning till planerad idrottshall inom skolområdet. Planförslaget uppfyller kommunens parkeringsnorm.

36 Privatperson 13 inkom 2018-02-17

- 36.1 Detaljplanen - bra jobbat - bra information och en utsökt modell över området! Besökte "högkvarteret" torsdagseftermiddagen 15 feb. Mycket bra inledning på medborgardialog kring detta detaljplaneförslag - hoppas på lika god fortsättning. Förslaget ser, vid en hastig överblick, mycket bra ut. Dock ser det inte så välbetänkt ut, när det gäller

- kommunikationerna för en tilltänkt arbetspendlare, som t.ex. jobbar i Bålsta. Givet att denne bor mitt i området och skall bila via E18 till Bålsta på morgonen – ja, då ser det ut som att man kan komma ut på E18 via den idag ”rumphuggna” trafikplatsen (Läs: Trafikplats Kungsängen). Det går dock inte idag som bekant. Men hur tar sig denne pendlare hem till bostaden på kvällen? Skissen/Modellen saknar vettig avfart till Rankhus vid den ”rumphuggna” trafikplatsen. Så kan vi väl inte ha det, eller hur?
- 36.2 Efter diskussion med de två närvarande kommunrepresentanterna (denna torsdagseftermiddag) framkom den smått absurda men samtidigt rationella (ur Vägverkets synvinkel) tågordningen. När väl etapp 1, någon gång i framtiden, är på väg att bli klar för inflyttning av boende – ja, då håller Vägverket på att färdigställa en komplett av- och påfart i båda riktningarna, där den nu ”rumphuggna” trafikplatsen är belägen. Vägverket sätter inte igång något på basis av en plan på papper – de börjar först när etapp 1 tar form i verkligheten – eller hur?
- 36.3 Planförslaget tar upp flera gång- och cykelvägspassager över?/under? E18. Bra! Inte minst mot denna bakgrund hoppas jag att Rankhus etapp 1 ges högsta prioritet i kommunens bostadsförsörjningsplaner.
- 36.4 Nu till livet som fotgängare i Kungsängen - med livet som insats? Bara de som till fots försökt bege sig till Rankhus (norr om E18) från Kungsvägen och vice versa, via dagens ”rumphuggna” trafikplats, förstår dramatiken i rubriken ovan. De som bara färdas med bil har kanske inte insett allvaret. Är det många som går där idag? Sannolikt inte – rubriken ovan antyder varför. Skulle flera gå där om det fanns övergångsställen och en ”säker” gångbana? Självklart. Är kommunansvariga av annan uppfattning – ja, utför då en enkel intervju med ett antal hundägare i närområdet så lär polletten ramla ner. Detta behov har funnits i åtskilliga decennier – men ansvariga har lika länge valt att blunda. Den idag sparsamt utnyttjade gångtunneln under E18 (ofta lerigt och blött), i Rankhusvägens förlängning innebär mycket stora omvägar för besökande, som t ex ämnar gå i riktning mot klätterberget vid Ryssgraven.
- 36.5 Säkra gång- och cykelvägar tycks - underligt nog (?) - inte vara prioriterat i den här delen av vår ”Gröna” kommun.
Fotgängare, som idag ämnar färdas från pendeltågsstationen i riktning mot Skolvägen/Övre Korsängsvägen eller vice versa, kan säkert hålla sig för skratt. Men den som bara färdas med buss/bil inser inte konsekvenserna, eller? Tänkte inte på det – som Peter Dalle sa. Ett annat exempel: Den som till fots vill färdas från rondellen (korsningen Granhammarsvägen/ Enköpingsvägen), under järnvägen mot Lennartsnäs – riskfritt? Inte alls ofarligt! Biltrafiken vid denna smala och kurviga passage under järnvägen, blir tätare och tätare för varje år – och bilarna kör fort. Ja, varför så bråttom? Här borde något göras nu – inte sen en allvarlig personolycka inträffat. Men när kommunansvariga då och då är ute i verkligheten – ja, då färdas man troligtvis miljövänligt (?) i sina ”Gröna” tjänstebilar. Å hur skall man då kunna inse konsekvenser för fotgängare? ”Brandkårsutryckning” är ofta regel och förebyggande är undantaget – sån är verkligheten.
- 36.6 Kommunen som ger plats för ”eviga byggprojekt”
Stora delar av dagens centrala Kungsängen är fortfarande slamrande byggarbetsplatser, upprävdade och avspärrade gator och promenadvägar. Man ser ju vad man vill se – heter det. Raljerar jag i överkant? Ett evigt byggande med åtföljande infrastruktur-infarkt är vår ständiga följeslagare – en biverkning som vi måste (?) räkna med när vi fått en kommunledning med högtflygande bostadsförsörjnings- och tillväxtambitioner. Hur vore det, om ”Kommunen som ger plats”, lite oftare ägnade tankarna åt oss som vill ge plats för en attraktiv boendemiljö? Många av oss som en gång valde att bosätta oss i Kungsängen kanske hade andra drömmar än dagens smått hysteriska grävande och byggande? Kommunallagen föreskriver bl a att förvaltningen förser medborgarna med ändamålsenliga färdvägar. Bostadsbyggandet har blivit en gökunge och medborgardialogen har därmed fått kraftig slagsida. Det råder bygghybris! Avslutningsvis, ber jag att få travestera den dåtida romerske politikern Cato d. ä. ”För övrigt

anser jag att rådande bostadsbyggande är för högt uppdrivet och rimmar illa med bilden av Den Gröna Kommunen.”

Kommentar

- 36.1 *Dialog förs fortlöpande mellan kommunen och Trafikverket om förbättringar i det befintliga trafiksystemet. Frågan om nya av- och påfarter till motorvägen hanteras dock inte i denna detaljplan som utgår från den befintliga utformningen av Kungsängens trafikplats. Möjligheten finns att resa till och från Bålsta via vägen vid Gröna Dalen och vidare till Brunna trafikplats.*
- 36.2 *Utbyggnad av Trafikplats Kungsängen har studerats inom ramen för arbetet med detaljplanen. Framtagna utredningar visar på lösningar som skulle fungera för att i framtiden kunna bygga om trafikplatsen. Se även kommentarer på Trafikverkets yttrande, tidigare i samrådsredogörelsen.*
- 36.3 *Två föreslagna gång- och cykelpassager över E18 utgår i granskningsförslaget. Se även kommentarer ovan kopplade till Trafikverkets yttrande.*
- 36.4 *Gångtunneln som förbinder Rankhusvägens östra och västra del är den enda trafiksäkra passagen av motorvägen för gående och cyklister. Denna tunnel rustas upp för att öka standard och öka den upplevda tryggheten.*
- 36.5 *Inom planområdet arbetas det för att skapa säkra gång- och cykelvägar som sedan kan kopplas på övriga gång- och cykelnät utanför området. Detaljplanen hanterar inte kopplingar och stråk utanför planområdet, utan beskriva enbart detta mycket kortfattat. Synpunkten förmedlas vidare till rätt förvaltning inom kommunen.*
- 36.6 *I översiktsplanen framgår att nya bebyggelseområden och förtätning av befintlig bebyggelse inom tätortsavgränsningen generellt bedöms vara positivt ur miljöhänseende. Närhet till befintlig infrastruktur i tätorten, som gatunät, el och VA, innebär fördelar. Genom att ansluta till befintliga strukturer i Kungsängens tätort kan påverkan på landskapet, samt kostnader för vägbyggen och ledningsutbyggnad minimeras.*

37 Privatperson 14 inkom 2018-02-13, samt 2018-02-18

- 37.1 *Oavsett hur många bostäder samt handelsplatser som byggs i etapp 1 och senare etapper i Rankhus så måste det först och främst/snarast anläggas en påfart i området till E18 norrut mot Bro, Bålsta, Oslo och likaså omvänd en avfart norrifrån E18 mot Kungsängen/Rankhus. Samtliga partier pratar om att värna om miljön, men inget parti bryr sig att boende på Östervägen, Gamla Landsvägen, Tallrisvägen, Kungsvägen, Bergvägen, Skyttens väg, Prästhagsvägen, Gamla Enköpingsvägen och blivande Rankhus etc. måste åka förbi Kungsängens centrum till Granhammarsvägen för att så småningom komma till motorvägsuppfarten E18 mot Oslo och omvänt. Ca. 1,5 mil i vardera riktning. Vilken politisk dubbelmoral!! Kan bli en intressant valfråga.*
- 37.2 *Rättelse av mina synpunkter Inkom 2018-02-18 (privatperson 14)*
Avståndet tur/retur till befintlig på- och avfart till/från motorvägen E18 i riktning Oslo är naturligtvis ca. 3.5 km, ej mil. Dock bör tilläggas att avståndet pga Enköpingsvägens avstängning mellan Kungsvägen till Centrumvägen förorsakar omvägar genom tätbebyggda områden och uppgår till uppmätta 6-6,5 km. Enligt kommunens egna uttalanden så kommer väg- avstängningar pga vägarbeten att pågå i minst ett år framöver.

Kommentar

- 37.1 *Frågan om nya av- och påfarter till motorvägen hanteras inte i denna detaljplan då planområdet minskat. Detaljplanen utgår från den befintliga utformningen av Kungsängens trafikplats. En fortlöpande dialog mellan kommunen och Trafikverket om*

förbättringar i det befintliga trafiksystemet pågår i annat forum då trafikplatsen är en viktig fråga inte bara för Rankhus utan för hela Kungsängen.

- 37.2 *Avstängningar av gator är ibland nödvändiga för arbeten ska kunna utföras på ett tekniskt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Detta skapar olägenheter i det övriga trafiksystemet, men endast under en begränsad tid.*

38 Privatperson 15 inkom 2018-01-30

Jag tycker Rankhus Etapp 1 verkar lovande. En reflektion med anledning av projektet: bullerskydd ska sättas upp mot norra delen av E18 där den nya bebyggelsen ska ske. Skulle man inte samtidigt kunna ta ett helhetsgrepp om bullerskyddet och låta det omfatta även södra sidan av E18 – dvs mot resten av Kungsängen? Bullret från E18 påverkar många människors boende-fritids- och arbetsmiljöer. Historiskt så har frågan skjutits mellan kommunen och Trafikverket. Nog är det dags att Upplands-Bro i och med detta byggprojekt visar att man tar miljön på allvar?

Kommentar

Diskussioner förs fortlöpande mellan kommunen och Trafikverket om miljöpåverkan från motorvägen bland annat i form av buller. Denna fråga kan inte hanteras i planförslaget, men tas vidare av kommunen till det kontinuerliga samarbetet med Trafikverket.

39 Stockholms Klätterförbund inkom 2018-02-15

Angående det nu presenterade planförslaget med den redovisade strandpromenaden/bryggstråket som är planerad att följa strandlinjen inifrån viken under motorvägen och förbi den branta klätterklippan och vidare upp längs stranden norrut. Om Strandpromenaden/bryggstråket ska anläggas så är det mycket viktigt att bryggstråket inte ansluter direkt mot landtungan och klippans bas nere vid vattnet, eftersom det är där vi klättrare behöver plats för att kunna stå och säkra dom som klättrar, och även ha plats för vår utrustning och möjlighet att vila mellan klättringarna.

Det kan också i enstaka fall hända att klättrare råkar riva ned småsten och dylikt under klättringen och tyvärr har det även hänt att obetänksamma personer har kastat ned stenar och andra föremål då de inte varit medvetna om att det finns folk som klättrar eller står nedanför. Så avståndet mellan klippan och bryggstråket för även att man undviker att nedfallande föremål träffar förbipasserande på bryggstråket, som till skillnad från klättrare saknar hjälm och inte är uppmärksamma på sådana risker.

Utrymmet vid foten av berget och det utrymmet som finns idag, är en förutsättning för klättring ska gå att bedriva nu och i framtiden.

Om bryggstråket anläggs behöver den av dessa skäl läggas en bit ut i vattnet, ca sex meter, eller mer. Djupet längst klippan där det planerade bryggstråket är redovisat är ca 3-5m.

Parkering

Vi ser gärna att man beaktar att parkeringen som ligger invid motorvägens brofäste idag byggs ut för att rymma fler bilar. Det intresset delar klättrarna säkerligen med långfärdsskridskoåkare, fiskare och andra friluftsintrasserade.

Vi klättrare är mycket måna om att behålla tillgången till denna fantastiska miljö.

Kommentar

Synpunkter noteras. Detaljplanegränsen har ändrat omfattning och berör inte längre vattenområdet och därmed inte klätterklippan. Synpunkten förmedlas vidare till andra delar inom kommunen som hanterar dessa frågor.

40 Kungsängens Kanot Klubb inkom 2018-02-26

För att möjliggöra för flera kommuninvånare att utnyttja våra vatten för paddling borde följande göras. Anordna en kanot bod nära vatten vid Ryssgraven ungefär där vi har vår brygga idag, så att man kommer lätt i sjön.

Det borde gå att bygga en nere vid stranden där KKK har sin brygga. Det behövs ca 50 kanotplatser, i alla fall i början. Här måste kommunen samarbeta med HSB och båda ska förstå vilket attraktionsvärde för kommande bostadsområdet detta har. Upp på backen kunde parkområde med parkeringsplatser finnas. Jag och andra styrelsemedlemmar deltar gärna i planeringsarbete om så behövs.

Skulle detta inte gå, finns kanske möjlighet att bygga en större anläggning vid Ryssgraven under bron. Där har man även plats för större parkeringsområde och kanske en föreningslokal med kafeteria, som också kunde utnyttjas på vinter av skridskoåkare.

Kungsängen är lätt att nå från Stockholmsområdet och många skridskoåkare reser hit för att åka på Vikingarännets bana på vintertid. Jag är säker på att kajakfolk skulle göra likadant om det fanns möjlighet till detta. Dels ta hit egen kajak och parkera bilen eller hyra kajak från KKK eller eventuellt en privat aktör.

Har man allt detta i ordning kan det ordnas kajakturer med ledare till Rosersberg (ca 22 km, ta för mig tre timmar fram och tillbaka på en sittning, kanske fem timmars tur för oerfarna med matrast vid Rosersberg) till Philholmen (22 km) eller en dagstur ända till Sigtuna, eventuellt med övernattnig där (camping, hotell etc. alt efter priset). Det finns massor med andra alternativ och kanske toppa med "Vikingarännnet med kajak", fastän i kortare version än skridskorännnet.

För nybörjare räcker det kanske att paddla till Ängsjöns friluftsområde. Även andra vattenområden kan utnyttjas.

Detta kunde också vara en affärsmöjlighet som bringar in företag till kommunen och kan göras hur stort som helst med olika slags event och prisklasser.

Eftersom det är lätt att ta sig hit från Stockholmsområdet kunde både stockholmare och turister lockas hit för små äventyr och spännande upplevelser. Här finns vattenleder som är trygga och åtkomliga för vanligt folk och båttrafiken är inte störande.

Kommentar

Synpunkten noteras. Detaljplanegränsen har ändrat omfattning och berör inte längre vattenområdet och därmed inte klätterklippan. Synpunkten förmedlas vidare till andra delar inom kommunen som hanterar dessa frågor.

Resultat av samrådet

Ändringar i planförslaget

Följande revideringar har gjorts i detaljplaneförslaget efter samrådet:

- Planområdet har väsentligt omarbetats och minskats ner i både storlek och i antalet bostäder. Förslaget omfattar cirka 700 bostäder, jämfört med tidigare 3000 bostäder. Strukturen har reviderats och vissa gator har en ny dragning.
- Efter som antalet bostäder minskat, minskar behovet av skolor. Detaljplanen möjliggör inför granskning för två förskolor samt en F-9 skola.
- Områdena avsedda för skolor har flyttats för att bättre anpassa sig till topografin och skapa funktionella ytor för utevistelse.
- Höjderna på bebyggelsen har minskats ner och består främst av småhus i främst två våningar. Flerbostadshusen består av ca 5 huskroppar om 3-4 våningar.
- Området närmast Mälaren/Ryssgraven är borttaget från planförslaget. Den tidigare planerade strandpromenaden är därför inte del av planförslaget. Detta gör att planförslaget inte längre innefattar strandskyddat område.
- Planförslaget har anpassats utifrån synpunkter kopplade till landskapsbild. Vägsträckningar har justerats för att anpassas till topografin och det trädbevuxna landskapet. Generellt har bebyggelsen anpassats till den befintliga topografin.
- Bebyggelsen har anpassats så att spridningssamband och ekosystemtjänster främjas.
- Utformningen av bebyggelse närmast E18 har anpassats för att skapa en bättre ljudmiljö på innergårdar, så att ”tysta” gemensamma uteplatser kan anordnas.
- Naturliga lågpunkter har sparats och undan tagits från bebyggelse för att möjliggöra en naturlig avrinning inom planområdet.
- Bostadsbebyggelsen har placerats på större avstånd, så att en bredare grönyta för hantering av dagvatten och rekreation har skapats.
- Plankarta har förtydligats för att klara kraven som gör att risker och negativa konsekvenser för människors hälsa minimeras.
- Området är utformat med tydliga huvudstråk för bilar och busstrafik, med separerade ytor för gång och cykeltrafikanter. Inne mellan kvarteren och småhusen samsas olika trafikanter för att skapa socialt samspel och sänkta hastigheter.

Underlagsmaterial

- Kopior av inkomna yttranden under samrådet.

Materialen går att beställa från kommunens Planavdelning.

Upprättad 2023-10-04 av

Planavdelningen

Tove Carlsson
Planchef

Karin Tibbelin
Planarkitekt

Virve Mölleström Aho
Projektledare exploatering



Enheten för planfrågor
Susann Sass-Jonsson

Upplands-Bro kommun
166 81 Kungsängen
kommunstyrelsen@upplands-bro.se

Detaljplan för Rankhus etapp I, del av fastigheten Ekhammar 4:268 m.fl i Upplands-Bro kommun

Ert dnr KS/0532

Upplands-Bro kommun har till Länsstyrelsen sänt ett förslag till detaljplan, upprättat i november 2017, för samråd. Rankhusområdet ligger på norra sidan av E18, mellan befintliga bostadsområdet Brunna och Mälaren. Detaljplanen syftar till att skapa en tät stadslignande bebyggelsestruktur med cirka 2900 bostäder, 8 förskolor, 4 skolor, service samt ca 3600 kvm för handel. Hela Rankhusområdet omfattar ca 450 ha mark varav ca 75 ha är vattenområde och är tänkt att planläggas och byggas ut i flera etapper. Föreliggande detaljplan utgör den första etappen och omfattar ca 60 ha, varav ca 7 ha vatten.

Detaljplanen har föregåtts av ett programskede. Planprogrammet som godkändes av kommunstyrelsen 2009 omfattar hela Rankhusområdet. Programmet redovisar verksamheter och en blandzon bostäder/verksamheter i de delar som störs av trafikbuller från E18, samt i övrigt totalt ca 3000 bostäder i hela Rankhusområdet. I detaljplanen för etapp 1 har verksamhetsområde ersatts av tät bostadsbebyggelse med flerbostadshus som skärm mot E18. Detta innebär, tillsammans med den högre exploateringsgrad som nu föreslås, att kommunen bedömer att Rankhusområdet kan rymma totalt ca 5500 bostäder. Gällande översiktsplan för Upplands-Bro kommun, ÖP 2010, antogs av kommunfullmäktige den 15 december 2011 och aktualitetsprövades 2018-03-21. Även översiktsplanen anger en zon för verksamheter närmast E18 och att Rankhusområdet på sikt kan rymma upp till 3 000 nya bostäder. Rankhusområdet ingår i översiktsplanens tätortsavgränsning för Kungsängen.

Detaljplaneförslaget är upprättat med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Planuppdrag gavs av kommunstyrelsen den 3 december 2014.

Av 5 kap. 14 § PBL följer att länsstyrelsen under samrådet särskilt ska

- ta till vara och samordna statens intressen,
- verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och

Datum
2018-06-11

Beteckning
402-2186-2018

- verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL samt i övrigt ge råd om tillämpningen av PBL om det behövs från allmän synpunkt. Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statens intressen, tagit del av synpunkter från Trafikverket, Luftfartsverket, Försvarmakten och Lantmäteriet. Vi har därutöver även tagit del av synpunkter framförda av Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.

Samlad bedömning

Länsstyrelsen kan på nuvarande underlag inte ta ställning till planens lämplighet med anledning av en rad frågeställningar och oklarheter som fortfarande kvarstår. Vi bedömer att det finns stora behov av fortsatt dialog mellan Upplands-Bro kommun, Trafikverket och Trafikförvaltningen för att tydliggöra under vilka förutsättningar en exploatering i Rankhusområdet kan accepteras och vilka åtgärder det skulle kräva. Länsstyrelsen erbjuder därför parterna ett forum för fortsatt dialog under hösten 2018. Vi kommer att ta kontakt med respektive part för att höra om det finns intresse för fortsatt samtal med stöd från Länsstyrelsen, för att komma fram till en tydligare slutsats kring planens lämplighet och genomförbarhet.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Riksintresse

Detaljplanen ligger i anslutning till väg E18 som är utpekad riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken (1998:808) MB. Planområdet berör även riksintresset för rörligt friluftsliv Mälaren med öar och strandområden enligt 4 kap. 2 § MB. Länsstyrelsen redogör nedan för hur vi anser att respektive riksintresse kan komma att påverkas.

Väg E18, riksintresse enligt 3 kap. 8 § MB

Bestämmelsen i 3 kap 8 § miljöbalken anger att områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Väg E18 tillhör det nationella stamvägnätet och har en betydande funktion främst för långväga resor och för godstransporter (se även under rubrik ”Mellankommunal samordning”). Riksintresseanspråket omfattar samtliga delar av anläggningen, dvs vägen, trafikplatser och eventuella framtida utbyggnadsbehov av väganläggningen. Kommunen behöver i sin planering även beakta riksintressets influensområden vad gäller bl.a. bullerutbredning och riskhänsyn (säkerhetsavstånd). I miljökonsekvensbeskrivningen står att den

Datum
2018-06-11

Beteckning
402-2186-2018

utbyggda detaljplanen inte bedöms påverka väg E18. Men det går inte att utläsa ur vilka aspekter kommunen gör denna bedömning eller på vilka grunder kommunen kommer fram till slutsatsen. Trafikverket har lämnat synpunkter på planförslaget utifrån antaganden om den planerade bebyggelsens tillskott av biltrafik till väg E18 samt planens fysiska påverkan på väganläggningen. Trafikverket belyser även behoven av vägåtgärder, som en följd av exploateringen av Rankhusområdet. I nuläget tycks behoven av följdinvesteringar på vägsidan inte vara färdigutredda. Detsamma gäller den tekniska genomförbarheten av vissa åtgärder som kommunen föreslår. Däribland gång- och cykelbroar samt väggramper.

Med beaktande av innehållet i såväl planhandlingarna som Trafikverkets yttrande, anser Länsstyrelsen att kommunen behöver komplettera planhandlingarna i flera avseenden. Ni behöver tydligare motivera varför ni anser att detaljplanen inte påverkar riksintresset negativt. Vidare behöver kommunen i samråd med Trafikverket klarlägga vilka nödvändiga vägåtgärder som skulle behövas för att möjliggöra ett genomförande av detaljplanen. Åtgärderna behöver säkerställas på plankartan genom att avsätta utrymme för vägåtgärderna alternativt begränsa det område som planläggs. Kommunen behöver ta höjd för erforderligt skyddsavstånd (bebyggelsefria områden) i enlighet med Trafikverkets riktlinjer. Se även rubriken ”mellankommunal samordning”.

Mälaren med öar och strandområden, riksintresse enligt 4 kap. 1-2 §§ MB

Bestämmelserna i 4 kap. 1 och 2 §§ MB anger att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden och att turismens och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön.

Det är positivt att naturområdet med skog bevaras längs strandområdet, och att både stranden längs vattnet och utsiktspunkter ovanför Ryssgraven får god tillgänglighet. Landskapsbilden och uppfattningen av riksintressets värden kommer ändå att påverkas av bebyggelsen, sett från vattnet. Delar av planområdet är värdefullt för det friluftsliv som bedrivs i området, särskilt vid Ryssgraven och Mälaren. För att inte intrycket av naturlandskapet med skogklädda och till stor del obebyggda branter och strandområden ska påverkas på ett påtagligt sätt är det viktigt att bebyggelsen anpassas och i stort underordnar sig berget och trädvegetationen samt att skogen behålls på berget och i sluttningarna längs Mäljarstranden. Vad som är lämplig byggnadshöjd för de högsta byggnaderna bör särskilt studeras med hänsyn till påverkan på landskapsbilden. Lämpliga fasadmateriell och färgskala kan mildra påverkan. I det fortsatta planarbetet behöver planhandlingarna kompletteras med vyer från Stäket och Mälaren som visar hur bebyggelse enligt planförslaget kommer att uppfattas i landskapet. För att bedöma den samlade påverkan på riksintresset bör någon vy också visa hur ett genomförande av hela programområdet kan se ut från Mälaren.

Datum
2018-06-11

Beteckning
402-2186-2018

Miljö kvalitetsnormer för vatten

I planbeskrivningen står att östra delen av planområdet avvattnas direkt mot Mälaren-Skarven, och att gällande miljö kvalitetsnormer för ytvatten innebär att vattenkvaliteten måste förbättras avseende ekologisk status och bibehållas avseende kemisk status. Västra delen av planområdet avvattnas mot Gröna Dalen och når slutligen recipienten Mälaren-Görväln, där gällande miljö kvalitetsnormer för ytvatten innebär att vattenkvaliteten måste förbättras avseende kemisk status och bibehållas avseende ekologisk status. Dagvattnet från planområdet kommer dels att omhändertas lokalt och fördröjas inom planområdet samt hanteras i öppna dagvattendammar. Dagvattnet leds vidare söderut genom Gröna Dalen. Kommunen bedömer sammantaget att detaljplanen inte kommer ha någon negativ inverkan på den ekologiska statusen i Mälaren-Görväln eller Mälaren-Skarven.

Länsstyrelsen noterar att uppgift om kemisk status i Mälaren-Skarven är felaktig både i planbeskrivningen och dagvattenutredningen. Mälaren-Skarven uppnår idag inte god kemisk status och vattenkvaliteten ska alltså förbättras. Utifrån nuvarande underlag bedömer Länsstyrelsen det som troligt att belastningen av föroreningar på Mälaren-Skarven och Mälaren-Görväln kommer att öka något, då halter av vissa föroreningar ökar vid exploateringen. Dagvatten leds ut från planområdet, med förhöjda halter av fosfor, kväve, krom, kvicksilver och olja, via Gröna Dalen till Tibbledammen för ytterligare rening. Reningsteget i Tibbledammen är inte medtaget i dagvattenutredningens beräkningar och kommunen bör kunna säkerställa att reningen är fullgod i detta steg, för att kunna göra en korrekt bedömning av påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver klargöra huruvida planområdet kommer att ingå i kommunens verksamhetsområde för dagvatten samt redovisa ansvarsförhållanden för anläggande och vidmakthållande av föreslagna dagvattenanläggningar. Med fördel planeras reningsåtgärder inom detaljplan för Rankhus etapp 1 så att de kan användas när fortsatt exploatering sker enligt planprogrammet. Vid närmare utformning, reglering och ansvarsfördelning gällande dagvattenhanteringen behöver kommunen även beakta Trafikverkets yttrande och då särskilt synpunkterna under rubriken ”VA, avvattning och dagvatten”.

Vi rekommenderar kommunen att ta del av Boverkets vägledning vad gäller reglingen rörande avvattning och dagvatten. Den i planförslaget angivna planbestämmelserna bedömer vi inte vara lämpliga. Se vidare

- <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/dagvatten-i-detaljplan/>
- <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/dagvatten-i-detaljplan/planbestammelser-om-dagvatten/lagenliga-planbestammelser/>
- <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/dagvatten-i-detaljplan/planbestammelser-om-dagvatten/planbestammelser-utan-lagstod/>

Datum
2018-06-11

Beteckning
402-2186-2018

Datum
2018-06-11

Beteckning
402-2186-2018

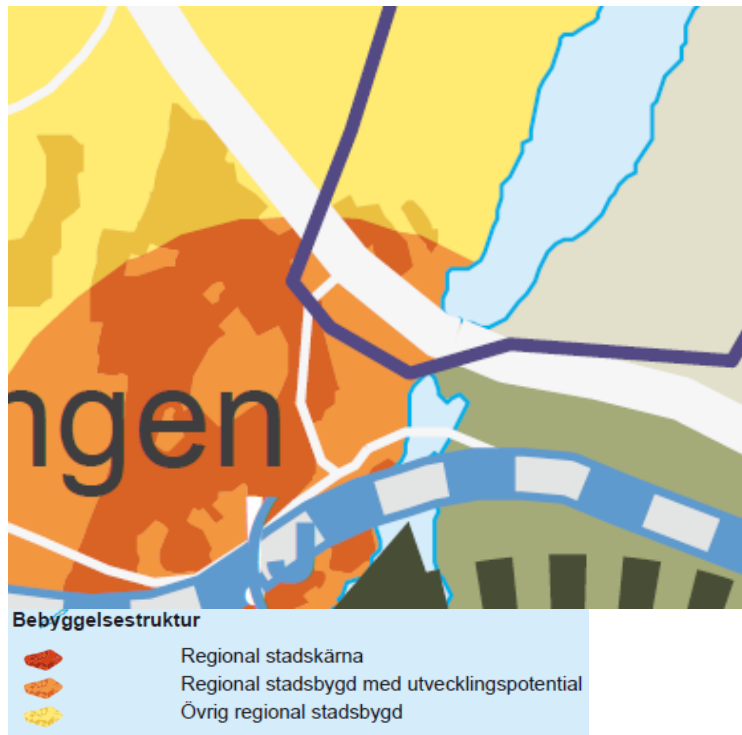
Strandskydd

Stränderna inom Rankhusområdet omfattas av strandskydd. Vi delar kommunens uppfattning att strandskyddet bör ligga kvar. Det bör därför framgå i planbeskrivningen och som en upplysning på plankartan att strandskydd fortsätter att gälla inom allmän platsmark natur, 100 meter från strandlinjen på land respektive i vattnet. Det bör tydligt framgå att för flera av åtgärderna som föreslås i planen krävs dispens från strandskyddet enligt 7 kap. 18 b § miljöbalken. Exempel på sådana åtgärder är anläggande av stigar, terrängtrappor, spänger, bryggor etc.

Mellankommunal samordning

Länsstyrelsen ser den regionala utvecklingsplanens förhållningssätt till markanvändning och lokalisering som ett uttryck för vad som är lämplig samordning av mark- och vattenanvändningsfrågor med mellankommunal betydelse. I gällande RUFS 2010¹ anges en liten del av planområdet Rankhus etapp 1, allra närmast E18, som ”regional stadsbygd med utvecklingspotential” men huvuddelen av Rankhusområdet som ”övrig regional stadsbygd”. Beteckningen ”regional stadsbygd med utvecklingspotential ” avser stråk och områden inom ca 1200 m från stationer i spårsystemen eller från större bussterminaler, som människor kan nå med matarbus, på cykel eller till fots. Enligt RUFS 2010 bör huvuddelen av regionens nya bostäder och lokaler tillkomma i sådana områden. Beteckningen ”övrig regional stadsbygd” avser områden med lägre tillgänglighet med kollektivtrafik. I dessa områden kan viss fortsatt bebyggelseutveckling förväntas. Den prioriteras dock inte från regional utgångspunkt.

¹ <http://www.rufs.se/RUFS-2010/>



Bilder ovan utdrag ur RUFSS 2010

I utställningsförslag till RUFSS 2050² anges numera hela Rankhusområdet som ett "sekundärt bebyggelseläge", vilket innebär att bostadsutveckling framförallt ska ske som komplettering inom eller i anslutning till befintlig bebyggelse och verksamheter, med god tillgänglighet till kollektivtrafik med buss. Länsstyrelsen konstaterar att uppgiften i detaljplanens planbeskrivning, att planområdet i utställningsförslag till RUFSS 2050 är utpekat som "strategiskt stadsutvecklingsläge" som prioriteras från regional utgångspunkt, inte stämmer. RUFSS 2050 väntas antas i juni 2018.

² <http://www.rufs.se/rufs-2050/>

Datum
2018-06-11Beteckning
402-2186-2018

Bilder ovan utdrag ur utställningsförslag till RUFSS 2050

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl person- och som godstransportsektorn. Prognoserna utgör bland annat grunden för de nationella och regionala transportplanerna³. Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bland annat uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärldsförutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader med flera kan förväntas utvecklas.

Föreslagen exploatering i Rankhusområdet innebär ett större bostadstillskott jämfört med RUFSS och avviker från Trafikverkets förutsättningar för basprognos 2040. Trafikverket har därför gjort analyser för att se hur exploateringen i Rankhus kan påverka trafiken. Deras slutsatser är att det redan enligt basprognos för 2040 köar upp från Kungsängen in mot Stockholms centrala delar och stoppar upp genomgående trafik på E18 under högtrafiktimmen. Trafikverkets analyser visar på att exploateringen i Rankhus som helhet kommer att generera ökad biltrafik i en betydande omfattning. Biltrafiken kommer att belasta en redan hårt trafikerad europaväg med trängselpproblem som följd. Restiden ser ut att förlängas för intilliggande kommuner både inom Stockholms län, men även utanför länsgränsen. Den försämrade tillgängligheten riskerar även påverka regionalt viktiga samband från väster i relation till Stockholm, men också i relation till Arlanda. Trafikverkets analyser visar att med nuvarande prognosförutsättningar kommer vägkapaciteten för delen Hjulsta – Kungsängen vara i princip fullt nyttjad i högtrafik år 2040. Analyserna visar vidare att trots de investeringar som

³ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Kort-om-trafikprognoser/>

Datum
2018-06-11

Beteckning
402-2186-2018

är beslutade bl.a. med E4 Förbifart Stockholm och de kapacitetsåtgärder som planeras vid Hjulsta-Barkarby kommer denna del av E18 att vara en flaskhals, som Trafikverket inte bedömer vara möjlig att bygga bort utan mycket stora systeminvesteringar, inkluderande ökad kapacitet också i andra delar av vägnätet.

Även Trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting (SLL), pekar på problem vad gäller planområdets bristande tillgänglighet och behoven av kollektivtrafikförsörjning. Planområdet bör ha tillgång till buss från och med inflyttning i området och detaljplanen behöver redovisa hur detta ska ske mer i detalj. Kollektivtrafikförsörjning med buss kommer dock även den belasta E18 och Kungsängens trafikplats, som redan idag har bristande kapacitet. SLL ser även risker med att planerad kollektivtrafik sätts in i ett lokalt system som inte är kompatibelt med varken lokal eller regional infrastruktur.

Länsstyrelsen anser att kommunen tydligare behöver visa på långsiktigt hållbara trafiklösningar, för att säkerställa tillgängligheten till planområdet både med bil och med kollektivtrafik. Länsstyrelsen bedömer att det finns stora behov av fortsatt dialog mellan Upplands-Bro kommun, Trafikverket och Trafikförvaltningen för att tydliggöra under vilka förutsättningar en exploatering av Rankhusområdet kan accepteras och vilka åtgärder det skulle kräva.

Hälsa och säkerhet

Risker med transporter av farligt gods

Av planbeskrivningen framgår att parkområdet Södra parkstråket föreslås användas för odling, rekreation, friluftsområde med mera, även inom 30 meter från E18. I miljökonsekvensbeskrivningen (sid 60) står att riskutredning visar på förhöjd individrisk inom 30 meter från E18. Länsstyrelsens anser att markområden på detta korta avstånd från E18, som är en primär väg för transport av farligt gods, inte bör utformas så att det inbjuder till uppehåll eller stadigvarande vistelse. Detta är också en rekommendation i miljökonsekvensbeskrivningen. I annat fall behöver kommunen redovisa närmare varför denna användning, trots närheten till E18, skulle vara lämplig. Vi anser att åtgärder som kan bidra till ökad säkerhet utan större kostnad bör införas, även om risknivån bedöms vara acceptabel. För aktuellt planområde bedömer vi att kommunen därför bör överväga att reglera att friskluftsintag på bebyggelsen närmast E18 ska placeras så att de vänds bort från E18. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att riskutredningen ska utgå från en trafikutveckling enligt basprognos 2040 som planeringsförutsättning.

Geotekniska olycksrisker

Planområdet innehåller akksamhetsområden för skred. Länsstyrelsen saknar tydlighet huruvida området behöver utformas med särskilt beaktande av skredrisk. Vi vill framhålla att detta ska klargöras inom ramen för planprocessen. Utredningar som behövs för att visa att platsen är lämplig för planens syfte behöver vara klara senast till granskningsskede. Kommunen bör beakta att de

Datum
2018-06-11

Beteckning
402-2186-2018

geotekniska förhållandena och markstabiliteten även kan komma att påverkas av ett förändrat klimat, med bland annat ökad nederbörd och högre temperaturer.

Hälsa

Buller

Detaljplaneprocessen är påbörjad före den 2 januari 2015, vilket innebär att äldre bestämmelser och riktlinjer avseende buller tillämpas vid detaljpaneläggningsen. Den till planförslaget bifogade vägtrafikbullerutredningen, *Rapport R165001-Irev1* (Akustikbyrån 2017-09-29) utgår från riktvärden enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, med revidering 2017. Av bullerutredningen framgår att inte bara de mest utsatta fasaderna utan även bostadshusens skyddade sida i flera fall kommer att överskrida riktvärdena vid fasad. Det gäller bland annat byggnaderna i kvarteren närmast väg E18. I det fortsatta planarbetet behöver kommunen ytterligare studera lämplig placering och utformning av bebyggelsen med hänsyn till trafikbullret.

De bullerskyddsåtgärder som kommunen föreslår och som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen behöver säkerställas med planbestämmelser på plankarta. Höjd och längd på bullerplank och vallar utmed E18 samt lokala skärmar vid exempelvis skol- och förskolegårdar behöver specificeras. Där riktvärden vid fasad inte kan uppnås på alla sidor, behöver det regleras i plankartan att minst av hälften av boningsrummen ska ligga mot en skärmad sida med högst 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad. Kommunen bör även överväga andra lösningar vad gäller byggnaders placering och utformning för att klara tillämpliga bullerkrav. Planhandlingarna visar på måttliga negativa konsekvenser avseende buller på tre skolgårdar. Länsstyrelsen vill framhålla att det är särskilt viktigt att skolor och förskolor planeras och utförs så att en bullerskyddad gård erhålls.

Länsstyrelsen vill även rekommendera kommunen att ta del av Boverkets vägledning vad gäller hantering av trafikbuller vid detaljplanering, se <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/buller-vid-detaljplanering/>.

Rådgivande synpunkter

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripande-grunderna ska länsstyrelsen särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i plan- och bygglagen, om det behövs från allmän synpunkt. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

Grönstråk och friluftsliv

Exploateringen kommer att medföra stor påverkan då ett grönområde som ligger relativt nära centrala Kungsängen tas i anspråk för bebyggelse. Det nyttjas idag

Datum
2018-06-11

Beteckning
402-2186-2018

som rekreationsområde och har funktion som grönstråk. Det är ändå positivt att en remsa av naturområde med skog bevaras längs Mälarstranden och att en administrativ planbestämmelse om marklov för trädfällning införs där. För att bevara träden behövs dock även en bestämmelse som reglerar att skyddsvärda träd inte får fällas. På plankartan är området redovisat som allmän plats ”NATUR” med egenskapsbestämmelsen ”skog” (vi noterar att ”skog” saknas under teckenförklaringen ”Planbestämmelser”).

I planen föreslås stranden göras tillgänglig med en strandpromenad från Kungsängen/Enköpingsvägen norrut via passage under E18-bron till badplats vid Stigstorp. Länsstyrelsen vill framhålla att strandpromenad, gångvägar, anhalter för utblickar över Mälaren etc. ska utformas och anläggas med försiktighet och stor hänsyn till naturmiljön. Anläggningar inom strandskydd fordrar dispens. Länsstyrelsen instämmer i miljökonsekvensbeskrivningens förslag om uppföljning och övervakning, att skötselplaner ska tas fram för rekreationsområdena, för skogs- och strandområdet med stigsystem och klätterklippan samt för utpekade områden med natur- och kulturvärden mm.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att planförslaget anpassning av byggnationen i förhållande till fornlämningarna till stora delar är acceptabel. Dock behöver kvartersmark och bebyggelse i kvarter N3 dras tillbaka, och området intill för dagvattenanordning inom allmän plats natur anpassas, så att även fornlämning RAÄ-nr Kungsängen 251 (grav), benämnd A3 på plankartan, bevaras. Fornlämningen ingår i ett sammanhang med övriga gravar inom naturmarken. Med föreslagen planutformning kommer RAÄ-nr Kungsängen 5:1 (gravfält) beröras av gatumark genom en breddning/utbyggnad av vägförbindelse längs östra sidan av Gröna Dalen. I miljökonsekvensbeskrivningen står att gravfältet inte kommer att beröras. En eventuell breddning av vägen intill gravfältet kommer dock att kräva en arkeologisk förundersökning i avgränsande syfte innan Länsstyrelsen kan gå vidare med en eventuell tillståndsprövning. Fornlämningarnas läge och utbredning bör framgå som upplysning på plankartan.

Upplysningar av betydelse för planens genomförbarhet

Fornlämningar

Alla planerade ingrepp invid eller inom fornlämning kräver tillstånd från Länsstyrelsen med stöd av kulturmiljölagen. Det gäller även planerade stigar och uppsättande av skyltar m.m. Ett eventuellt tillstånd brukar vara förenat med krav på arkeologiska åtgärder, som ska bekostas av exploatör/byggherre eller kommunen. I planbeskrivningen står under upplysningar att fornlämningar skyddas enligt kulturminneslagen. Det ska stå *kulturmiljölagen*.

Vattenverksamhet

Datum
2018-06-11

Beteckning
402-2186-2018

Eventuell avsänkning/bortledning av grundvattennivåer utgör tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Byggnation i vattenområde utgör vattenverksamhet och ryms inom anmälningsplikten, om ytan i vattenområde understiger 3 000 kvadratmeter. Om ytan i vattenområde överstiger 3 000 kvadratmeter är byggnationen tillståndspliktig. Även bryggor och gångstråk som placeras ovanför vattenytan utgör vattenverksamhet. Dessa konstruktioner skuggar botten i strandzonen permanent vilken har en negativ påverkan på växt- och djurlivet. Utifrån skisser i planbeskrivningen bedömer Länsstyrelsen att anmälan eller tillstånd krävs för åtgärderna.

Strandskydd

I en detaljplan får kommunen upphäva strandskyddet om det finns särskilda skäl för det (7 kap 18 c § MB) och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses i planen väger tyngre än strandskyddsintresset (4 kap 17 § PBL). Samma särskilda skäl och avvägning gäller för dispenser. I planbeskrivningen står att Länsstyrelsen beslutar om dispens från strandskyddet, eftersom området ingår i ett vattenskyddsområde. Men den 2 maj 2011 inträdde förändringar i miljöbalken i det avseendet. Av 7 kap 18 a § miljöbalken följer att länsstyrelsens bemyndigande numer endast gäller för områden som omfattas av *andra* bestämmelser enligt kap 7 miljöbalken, än bestämmelserna om vattenskyddsområde. Det är därför kommunen själv som beslutar om strandskyddsdispens för åtgärderna i vattnet.

Formalia

Av plankarta framgår att planen upprättats med stöd av PBL 2010:900. Eftersom det inträtt en rad förändringar i PBL från jan 2015, så bör det framgå vilken lydelse av PBL som avses. Förändringarna omfattar bl.a. reglerna för planprocessen, utformningen av planbestämmelser och får betydelse för tillämpningen av bullerförordningen. Normalt räknas beslut om planuppdrag som planarbetets påbörjande. För detaljplaner som upprättats enligt PBL (2010:900) och påbörjats den 2 januari 2015 och senare, tillämpas Boverkets allmänna råd (BFS 2014:5) om reglering med planbestämmelser i detaljplaner samt bullerförordning.

Kommunen bör se över innehållet i planprogrammet, så att konsekvenserna av den högre exploateringen i etapp 1 och konsekvenserna av kommunens intentioner om totalt 5500 bostäder inom hela Rankhusområdet tydligt framgår.

Beslut i detta ärende har fattats och godkänts digitalt av planchef Tatjana Joksimović med planhandläggare Susann Jonsson som föredragande.

Kopia till

Datum
2018-06-11

Beteckning
402-2186-2018

Trafikförvaltningen, SLL

Trafikverket

SBp (OP), Map (AL, YO), Ms (JH-T), SBk (CÖ-K), Mn (ES), SBsp (KVS)