

FÖP Bro 2040

– Fördjupad översiktsplan för Bro

Antagen av kommunfullmäktige 2022-02-16



FÖP Bro 2040

Fördjupad översiktsplan för tätorten Bro i Upplands-Bro

Antagen av kommunfullmäktige den 16 februari 2022, §10

Innehåll

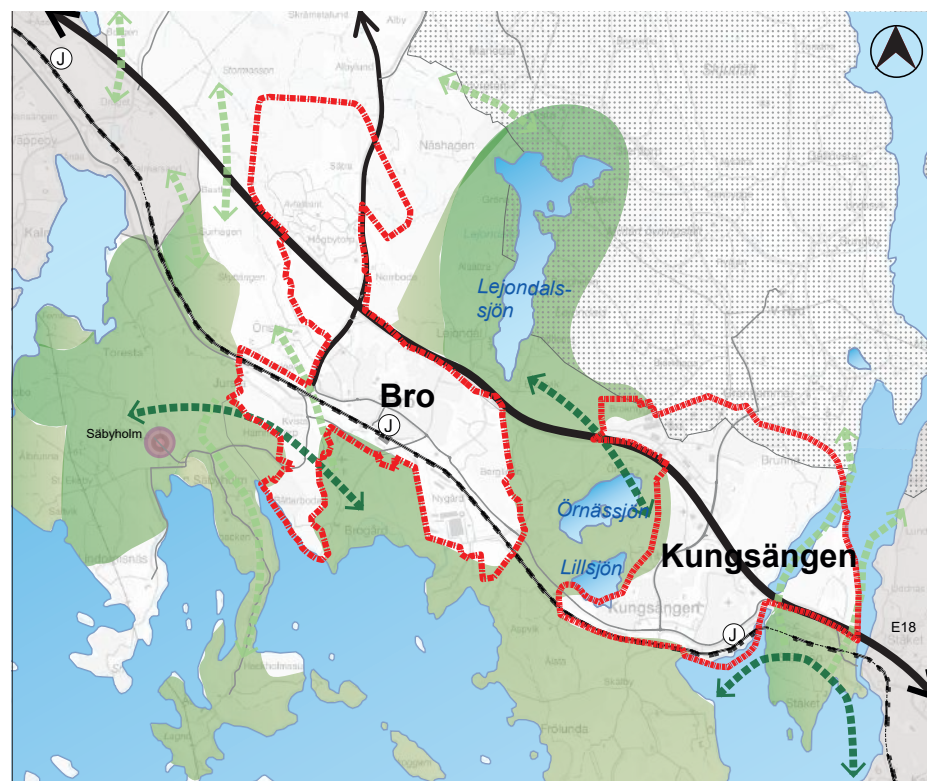
Inledning	3	<i>Strategikarta - infrastruktur</i>	19
Förord	4	Bro torg	24
Varför en FÖP Bro?	6	<i>Strategikarta - Bro torg och station</i>	27
<i>Illustrationskarta - utvecklingsstrategier</i>	7	Bro stationsområde	28
Så arbetar vi med hållbar utveckling	8	Målpunkter, näringsliv och service	32
Bro år 2040	10	Genomförande	35
Bebyggelseutveckling	12	<i>Strategikarta - genomförande</i>	37
<i>Strategikarta - bebyggelseutveckling</i>	13	Hållbarhetskonsekvenser	38
Infrastruktur	18	Ändringar av ÖP 2010	40











Ett hållbart Upplands-Bro: kommunen som ger plats!

Upplands-Bro växer och vi utvecklar kommunen för att möta framtidens behov. Den här fördjupade översiktsplanen fokuserar på Bro och på hur du som bor i, arbetar i eller besöker Bro ska kunna trivas, utvecklas och ta del av de värden och resurser som finns här. I Bro är det nära till grönområden och vatten, det finns ett aktivt kultur- och föreningsliv och goda möjligheter för företag att växa och anställa. FÖP Bro 2040 visar hur kommunen vill att Bro ska utvecklas fram till 2040, med utblick mot 2050.

Upplands-Bro har gått från att vara en landsortskommun i regionens periferi till en kraftigt expansiv kommun med hög inflyttning. Kommunen ligger attraktivt vid Mälaren och tätorterna Bro och Kungsängen nås snabbt och lätt med pendeltåg via Mälarbanan eller bil via E18.



- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Tätortsavgränsning |  | Grön koppling |
|  | Landsbygdskärna, bebyggelse och service |  | Regionalt svagt grönt samband |
|  | Järnväg - stråk och station |  | Regional grönkil, värdekärna rekreation |
|  | Regionalt stråk och koppling, väg |  | Totalförsvarets influensområde |

Bro tätort i relation till omgivande landsbygd, Kungsängen och regional infrastruktur.

Förord

Välkommen till Bro 2040, en modern småstad nära storstaden!

Upplands-Bro växer och vi utvecklar kommunen för att möta framtidens behov. FÖP Bro 2040 visar hur kommunen vill att Bro ska utvecklas. Utvecklingen av centrala Bro är viktig inte bara för de boende i området utan för hela Bro och för hela kommunen. Kommunstyrelsen beslutade år 2018 att ta fram en fördjupad översiktsplan för Bro.

Upplands-Bro har gått från att vara en landsortskommun i regionens periferi till en kraftigt expansiv kommun med hög inflyttning. Kommunen ligger attraktivt vid Mälaren och tätorterna Bro och Kungsängen nås snabbt och lätt med pendeltåg eller bil via E18.

Vi vill att Bro ska växa på ett hållbart sätt. Upplands-Bro kommun ska erbjuda en bra barnomsorg och skola, god social- och äldreomsorg, ett stort utbud av arbetstillfällen, ett rikt fritids- och kulturliv, attraktiva bostäder, välkomnande boendemiljöer och områden för friluftsliv och rekreation

FÖP Bro tar ett helhetsgrepp om utvecklingen i tätorten och förtydligar förutsättningarna och inriktningen på den fysiska planeringen. Planen ska ge stöd för kommunens egna prioriteringar i arbetet för ett mer ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart samhälle.

Centrala Bro ska utvecklas till en modern småstad genom att förtäta centralt och längs Enköpingsvägen med bebyggelse av småstadskarakter. Vi knyter ihop de centrala delarna av Bro med stationen och Trädgårdsstaden söder om järnvägen genom att utveckla stråket från Bro Torg mot Köpmanvägen och stationen. Bro torg ska vara en trygg och levande mötesplats. Förtätning och gestaltning av torget och aktivering av ytorna runt omkring ska bidra till en levande och trivsamt mötesplats för alla.

Vi stärker kopplingen till Mälaren genom att förstärka gång- och cykelvägar, peka ut besöksmål vid vattnet för utveckling, och genom att bygga ihop tätorten hela vägen från Rättarboda till centrala Bro.

Bro station ska bli en knutpunkt och mötesplats som binder ihop norra och södra Bro med varandra. Med gestaltning, fler funktioner och aktivering av allmänna platser ska stationen bli en mötesplats.

Naturen och kulturen ska få ta plats i Bro. Vi sätter värde på naturen som finns i och runt omkring Bro. Vi uppmuntrar till bebyggelse som harmonierar med kulturlandskapet.

Vi ska dra nytta av det goda pendlingsläget till Stockholm, samtidigt som Bro ska fortsätta att utvecklas till en plats med egen karaktär och dragningskraft.

Vi föreslår också utveckling av Bro IP som en levande mötesplats med inriktning på rekreation. Vi pekar också ut ett antal platser för tätortsnära parker, rekreation, odling och friluftsliv.

Välkommen till Bro 2040, en modern småstad nära storstaden!

Fredrik Kjos

Moderaterna

Janne Stefanson

Kristdemokraterna

Martin Normark

Liberalerna

Lisa Edwards

Centerpartiet

Upplands-Bro december 2021



Bro sett från sydost.

Varför en FÖP Bro?

Bro ska växa hållbart

Bro är med sina 10 532 (2020) invånare den näst största tätorten i kommunen. Fram till 2050 kommer Bro att växa med 3 000-4 000 bostäder, och befolkningen kan komma att fördubblas under den perioden. Tillväxten är en utmaning, men den ger också en möjlighet att utveckla Bro på ett sätt som är till nytta och glädje för de boende och för hela kommunen.

Vi vill att Bro ska växa på ett hållbart sätt. Upplands-Bro kommun ska erbjuda en bra barnomsorg och skola, god social- och äldreomsorg, ett stort utbud av arbetstillfällen, ett rikt fritids- och kulturliv, attraktiva bostäder, välkomnande boendemiljöer och områden för friluftsliv och rekreation. När befolkningen växer behöver utbudet och servicen också växa för att kunna möta behoven. Nu tar vi nästa steg i planeringen för ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart Bro.

FÖP Bro tar ett helhetsgrepp om utvecklingen i tätorten och förtydligar förutsättningarna och inriktningen på den fysiska planeringen i Bro på lång sikt. Planen visar kommunens mark- och vattenanvändning fram till 2040 med utblick mot 2050. FÖP Bro ska underlätta för kommande processer som detaljplanering, bygglovsfrågor och annan tillståndsprövning. Den ska vara vägledande för exploatörer och andra som har ett

intresse av att delta i kommunens utveckling. Planen ska också ge stöd för kommunens egna prioriteringar i arbetet för ett mer ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart samhälle.

Uppdraget

Under vintern 2018 gav Kommunstyrelsen samhällsbyggnadschefen i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för Bro. I uppdraget ingår att särskilt belysa social hållbarhet, barnperspektivet, ett förändrat klimat och trafikens brister och behov. Utöver dessa teman förhåller sig planen också särskilt till FN:s globala hållbarhetsmål, Agenda 2030.

Avgränsning

Horisontåret för planen är 2040 med utblick mot 2050. Den rumsliga avgränsningen är den antagna tätortsavgränsningen för Bro enligt Landsbygdsplan FÖP 2016 med fyra förslag till ändringar.

Planens relation till ÖP 2010 och FÖP 2016

En fördjupad översiktsplan är formellt sett en ändring av gällande översiktsplan. Upplands-Bros kommunövergripande översiktsplan heter ÖP 2010. Kommunen har också en

fördjupad översiktsplan för landsbygden som antogs i juni 2017, Landsbygdsplan FÖP 2016.

FÖP Bro är en geografisk fördjupning och utgör alltså en ändring av ÖP 2010. FÖP Bro 2040 ersätter kapitel 10 i ÖP 2010, "Bro". FÖP Bro innebär också förändringar i kapitlen om boende och infrastruktur för de delar av Bro som ligger innanför tätortsgränsen. I övrigt fortsätter alla kapitel i ÖP 2010 och FÖP 2016 att gälla som vanligt. Det innebär att vissa temaavsnitt, som exempelvis risk och säkerhet och teknisk försörjning, inte beskrivs ingående i och med att ÖP 2010:s riktlinjer fortfarande gäller. Däremot tas dessa aspekter upp i de fall där FÖP Bro föreslår något där det krävs särskild hänsyn eller där vi ser att det förekommer en målkonflikt.

På sidan 36 specificerar vi vilka ändringar av ÖP 2010 och FÖP 2016 som FÖP Bro 2040 innebär.



Hur gör vi det?

I Bro har vi fem utvecklingsstrategier:

Centrala Bro ska utvecklas till en modern småstad

Vi utvecklar Bro till en modern småstad genom att förtäta centralt och längs Enköpingsvägen med bebyggelse av småstadskaraktär. Vi knyter ihop de centrala delarna av Bro med stationen och Trädgårdsstaden söder om järnvägen genom att utveckla stråket från Bro Torg mot Köpmanvägen och stationen.

Bro torg ska vara en trygg och levande mötesplats

Torget ska vara tryggt, välkomnande och tillgängligt för alla; kvinnor och män, flickor och pojkar, unga och gamla från alla delar av Bro. Förtätning och gestaltning av torget och aktivering av ytorna runt omkring ska bidra till en levande och trivsamt mötesplats för alla.

Broborna ska få närmare till Mälaren

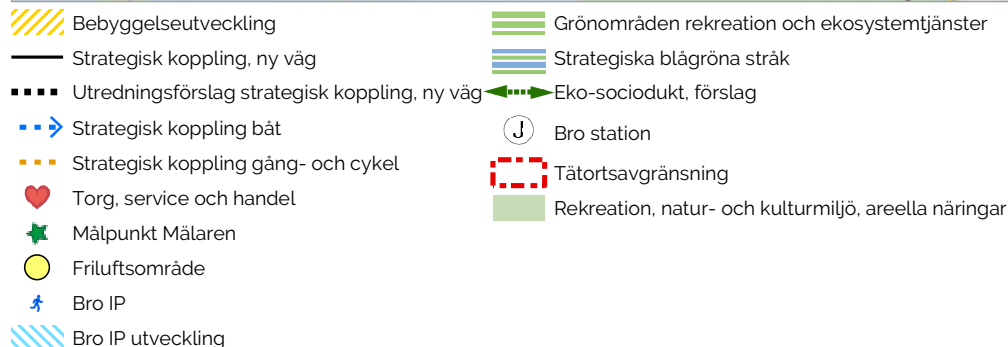
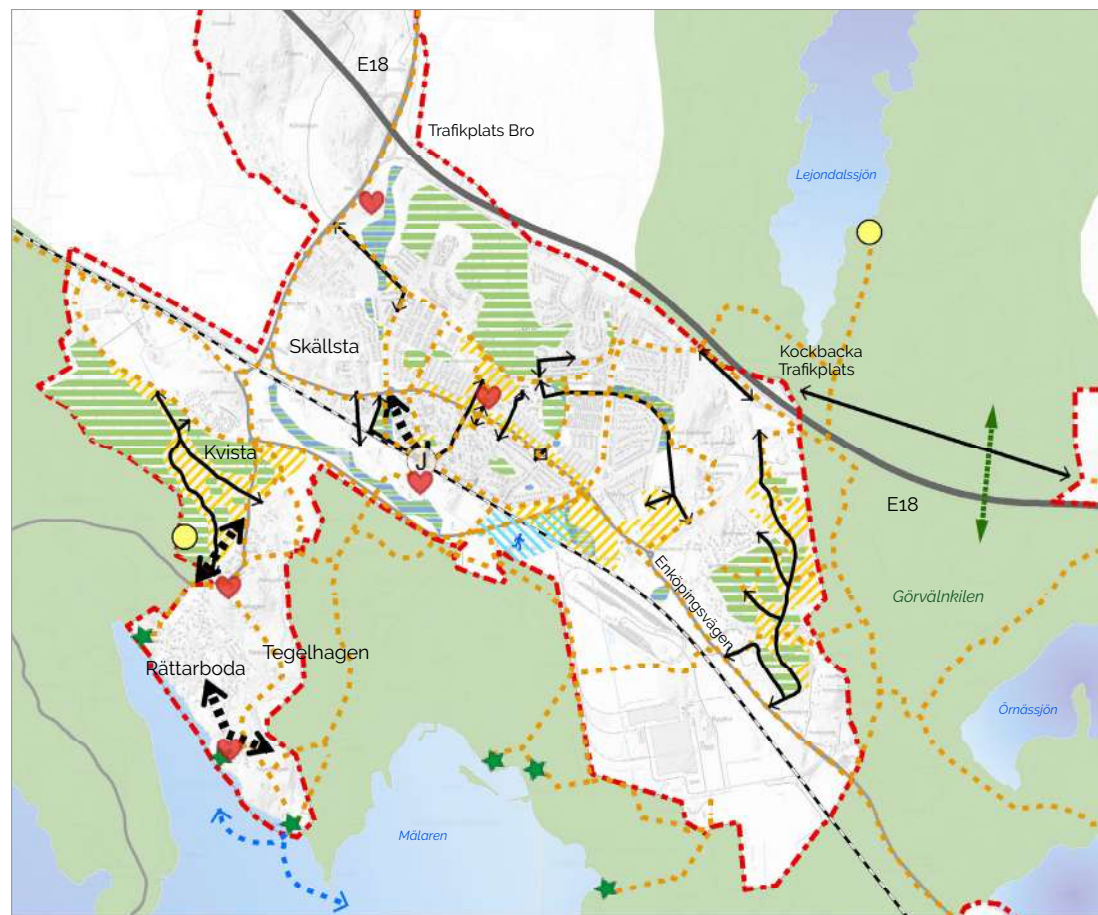
Vi stärker kopplingen till Mälaren genom att förstärka gång- och cykelvägar, peka ut besöksmål vid vattnet för utveckling, och genom att bygga ihop tätorten hela vägen från Tegelhagen och Rättarboda till centrala Bro.

Bro station ska bli en knutpunkt och mötesplats som binder ihop norra och södra Bro med varandra.

Bro station ska utvecklas för att möta behoven hos en växande befolkning. Med gestaltning, fler funktioner och aktivering av allmänna platser ska stationen bli en mötesplats för Brobor norr och söder om järnvägen.

Naturen och kulturen ska få ta plats i Bro

Vi sätter värde på naturen som finns i och runt omkring Bro. Vi uppmuntrar till bebyggelse som harmonierar med kulturlandskapet och bidrar positivt till både grön och blå infrastruktur och ekosystemtjänster i kommunen.



Så arbetar vi med hållbar utveckling

Upplands-Bro kommun arbetar med hållbar samhällsutveckling och helhetssyn. Social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet genomsyrar det dagliga arbetet och samhällsbygget. Kommunens vision: "Ett hållbart Upplands Bro – Kommunen som ger plats" är en självklar utgångspunkt.

FÖP Bro 2040 involverar de fyra huvudmålen och fem av de sex största utmaningar som identifierats i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUF5 2050. Vi möter dem utifrån Bros specifika förutsättningar.

Särskilda teman i FÖP Bro

Social hållbarhet

Vi utgår från att en socialt hållbar utveckling innebär att samhällets resurser fördelas på sätt som skapar möjlighet för fler att förverkliga sina liv genom utbildning, arbete och boende med tillgång till önskade kvaliteter. Det betyder också att den sociala sammanhållningen och samhörigheten med samhället stärks genom att fler görs delaktiga i samhällsutvecklingen. Och det innebär att människors behov och trygghet säkerställs.¹

¹ Definitionen är lånad av Stockholms Stad (2015), Skillnadernas Stockholm – Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm.

De globala målen är våra gemensamma

Vi utgår också från Agenda 2030, FN:s globala mål för en hållbar utveckling. I beskrivningen av våra särskilda teman (se nedan) och de kriterier för ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart samhälle som varit utgångspunkten för FÖP-arbetet har vi haft de globala målen som inspiration och förlaga.



För att synliggöra när ett förslag eller en planeringsinriktning anknyter särskilt till Agenda 2030 använder vi oss av symbolen för det mål som är relevant, och förtydligar med en kommentar på vilket sätt de hänger ihop. Observera att många förslag har anknytning till mer än ett mål. Symbolerna ska ses som exempel snarare än en fullständig redovisning.



Så här kan det se ut när en planeringsinriktning anknyter särskilt till målet Hållbara städer och samhällen.



Så här kan det se ut när en planeringsinriktning anknyter särskilt till målet Jämställdhet.



Den här symbolen använder vi för att visa när ett ställningstagande anknyter särskilt till barnperspektivet.

Ett förändrat klimat

Vi utgår från Klimatlagen och regeringens klimatmål som syftar till att skapa ett hållbart samhälle som är anpassat till ett förändrat klimat och är fritt från utsläpp och farliga gifter med hänsyn till både människor, djur och natur.

Trafikens brister och behov

Vi utgår från den Regionala utvecklingsplanens mål om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka och att skapa ett mer transporteffektivt samhälle.

Barnperspektiv

Vi utgår från Barnkonventionen och att:

Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.

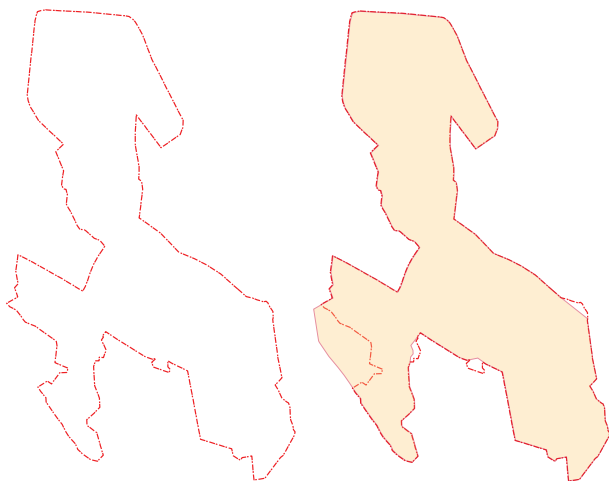
Alla barn har rätt till liv och utveckling.

Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad.

Ändringar av tätorts-avgränsningen

I ÖP 2010 redovisas tätortsavgränsningen för tätortsutvecklingen av Bro. I FÖP 2016 justerades den något. Nu sker detaljplanering för bostäder i två områden utanför tätorten. Därför justerar vi tätorts-avgränsningen i enlighet med detta.

Vi minskar ytan för det i ÖP 2010 utpekade utvecklingsområdet "Kvista". I stället prioriteras området för rekreation och jordbruksmark. Vi föreslår också en utvidgning av tätorten vid Kockbacka trafikplats samt för pågående planuppdrag "Klockaren och Härnevihage".



Förslag FÖP Bro.

Nytt förslag jämfört med gällande FÖP 2016 beige fält.

Allmänna och statliga intressen

Kommunens översiktsplanering är enligt lag skyldig att på olika sätt ta hänsyn till det allmännas bästa och statliga ställningstaganden om exempelvis skyddsvärda områden. När staten pekar ut geografiska områden som är av nationell betydelse för olika samhällsintressen, kallas dessa för riksintressen.

FÖP Bro som helhet består av tre delar: plandokument, hållbarhetskonskvensbeskrivning och planeringsförutsättningar.

I planeringsförutsättningarna redogör kommunen för hur FÖP Bro förhåller sig till riksintressen och allmänna intressen. Resultatet av avvägningarna visas i plandokumentet.

Mellankommunala intressen

Mellankommunala intressen är frågor där vi behöver samarbeta med andra kommuner kring utvecklingen. En sammanställning av de mellankommunala intressen som är aktuella för FÖP Bro redovisas i planeringsförutsättningarna. I de utvecklingsstrategier och den mark- och vattenanvändning som FÖP Bro föreslår har avvägningar gjorts mellan dessa olika intressen. Detta gäller till exempel fyrspårsreservat längs Mäljarbanan, värnandet av den regionala grönkilen och utvecklingen av Högbytorpsområdet.

Varför är FÖP Bro så kort?

Genom ett kortfattat dokument vill vi bidra till en tydligare styrning av den fysiska planeringen, och fokusera på de frågor som är viktiga att samråda med alla inblandade. Det ska vara lätt att se vad kommunen vill.

De förutsättningar som ligger till grund för planens avvägningar och hänsynstaganden är samlade i flera olika dokument som följer med som underlag:

- 1. Planeringsförutsättningar**
Består av tematiska kartbilder över kommunen med gällande riksintressen, natur- och kulturvärden med mera. Här finns också beskrivningar av avvägningar och hänsyn samt tydliggörande av skillnader mellan ÖP 2010 och FÖP Bro 2040.
- 2. Hållbarhetskonskvensbeskrivning inklusive miljökonsekvensbeskrivning.**
- 3. Förstudie för Bro centrum.**
- 4. Förstudie för Bro stationsområde.**
- 5. Förstudie för området "Öster om Kockbacka".**
- 6. Förstudie för området Kvista.**
- 7. Kulturmiljöinventering för Bro.**
- 8. Trafiknätsanalys för Bro.**
- 9. PM Ekosystemtjänster och naturvärdesinventering.**
- 10. PM Social hållbarhet.**
- 11. PM Boendetäthet och närbarhet.**
- 12. PM om jordbruksmark i Upplands-Bro kommun.**

Bro år 2040 – en modern småstad nära storstaden

Från kyrkan mitt i byn till ett pendlarsamhälle

Bro är kommunens näst största tätort efter Kungsängen. Pendeltåget löper genom orten och går i halvtimmestrafik mot Stockholm och Bålsta. Man tar sig lätt till Bro från Stockholm eller Bålsta via järnvägsstationen eller via E18 med två trafikplatser. Landsbygden är samtidigt väldigt närvarande både visuellt och mätt i avstånd.

Tätorten Bro har sitt ursprung kring Bro kyrka och Brogård. Bro kyrka uppfördes under 1100-talet. Vid den tiden var Upplands-Bro en strategisk centralbygd mellan Birka, Sigtuna och Uppsala.

Under 1900-talets första hälft växte Bro fram i makligt tempo. Tillskotten var småskaliga och inordnades i landskapet allt eftersom. Vid 1900-talets mitt påbörjades en kraftigare tillväxt som kulminerade under 60- och 70-talet för att sedan avta. År 2001 öppnades den nya pendeltågsträckan Kungsängen–Bålsta med ny station i Bro, vilket blev startskottet till en ny period av bebyggelseutveckling i Bro.



Bro station kring sekelskiftet. Foto av: Järnvägmuseet

Bro idag – En blandning av småstad och förort

Bro är präglad av äldre planeringsideal, med en tydlig uppdelning mellan arbetsplatser, bostadsområden och centrum. Här finns 70-talets funktionalism, villasamhällets framväxt runt kommunikationsstråk och bilens givna plats i samhället. Bebyggelsen är genomgående låg och gles. Det finns gott om öppna ytor men det saknas en kvalitativ sammanhållande grönstruktur och tydliga, aktiva mötesplatser. Bro idag har drag av både småstad och förort.

Bro torg har en i grunden tilltalande gestaltning med småstadskänsla. Samhället har också en stark närvaro genom skolor, förskolor, bibliotek och simhall med äventyrsdel. Det finns kvar äldre bebyggelse med högt kulturmiljövärde i centrala lägen av Bro som bidrar till platsens identitet.

Bros styrka är kombinationen av småstadens skala, arkitektur och närhet till natur och landsbygd med ett gott pendlarläge till Stockholm. Här finns också tätortsnära skogsområden och idrottsplatser, Sätträbäcken och Brobäcken, närhet till naturområden, Mälaren och Lejondalsjön med rekreativsmöjligheter. Med andra ord har Bro många värden att både värna om och utveckla vidare.

Bro år 2040 har utvecklats till en modern småstad

Syftet med FÖP Bro 2040 är att Bro ska bli en tryggare, roligare och mer attraktiv plats att bo på – en modern småstad nära storstaden. Vi ska dra nytta av det goda pendlingsläget till Stockholm, samtidigt som Bro ska fortsätta att utvecklas till en plats med egen karaktär och dragningskraft. Genom att utveckla Bro torg till en tryggare, trevligare och mer aktiv mötesplats, förtäta centralt och längs Enköpingsvägen med bebyggelse av småstadskaraktär och stärka stråket mellan stationen och torget ska Bro 2040 ha uppnått sin fulla potential.



Köpmanvägen mot Bro centrum. Foto: Erik Sandqvist

Hela Bro hänger ihop

Just nu pågår två stora utbyggnadsprojekt söder om järnvägen, Trädgårdsstaden och Tegelhagen, med utrymme för över 4 000 bostäder. Det kommer att innebära att en helt ny del av Bro växer fram på andra sidan järnvägen under de kommande tio till femton åren. Fram till 2050 kommer Bro att ha växt ytterligare med fler mindre bostadsområden med småhus. De nya områdena måste hänga ihop med de gamla i en helhet, där boende från olika områden träffas och umgås på torget, i skolan, på badplatsen eller på biblioteket. I FÖP Bro 2040 pekar vi därför ut nya kopplingar över järnvägen och ny bebyggelse i Kvista som binder ihop Tegelhagen och Rättarboda med Trädgårdsstaden. Vi föreslår också utveckling

av Bro IP som en levande mötesplats med inriktning på rekreation för alla Bro-bor och besökare, där människor i olika åldrar och med olika bakgrund kan mötas. Detta och många andra förslag i planen kommer att bidra till att öka sammanhållningen i hela kommunen och stärka Bro-andan som redan finns idag.

Tryggheten har ökat och avstånden krympt

I framtidens hållbara småstad Bro står hög tolerans, trygghet och människors lika värde i centrum. Människor känner tillit till samhällets institutioner och har förtroende för varandra. I småstaden Bro har den socioekonomiska och fysiska segregationen minskat.

I Bro 2040 är det enkelt att röra sig mellan olika områden för både bilar, cyklar och fotgängare. Det går snabbt och lätt att ta sig ner till Mälaren för ett dopp. Det är nära till Stockholm men ännu närmare till attraktiva mötesplatser och ett aktivt friluftsliv på hemmaplan.

Bro växer åt flera håll, men vi värnar grönkilen och vår fantastiska natur

Söder om Bro passerar grönkilen Görvälnkilen, som är av både regional och lokal betydelse. Öster om Bro utgör Görvälnkilen en tydlig gräns mellan Bros och Kungsängens bebyggelse. Naturen är inte bara viktig för människors rekreation och välbefinnande, utan också avgörande för klimatets, den biologiska mångfaldens och djurlivets skull.

Om Bro ska växa på ett hållbart sätt bör det inte ske på bekostnad av grönkilen och de kvaliteter som bidrar till att göra Upplands-Bro till en attraktiv kommun att bo och leva i. Utöver justeringen av tätortsgränsen för att införliva redan pågående detaljplaner i tätorten, föreslår vi därför ingen ytterligare bebyggelse i grönkilen. Vi pekar också ut ett antal platser för tätortsnära parker, rekreation, odling och friluftsliv, till exempel i Råbyskogen, Kvista och på mindre grönytor i centrala Bro.



Foto av: Jannebanan/Mostphotos, Katherine Hernandez/Mostphotos och Susanna Evert

Bebyggelseutveckling

Planeringsinriktningar

- Bibehåll Bros måttliga skala och utveckla centrala Bro till en modern småstad.
- Använd fysisk planering för att utveckla Bro till ett mer sammanhållet, tryggt och jämlikt samhälle med småstadsprägel.
- Satsa på förtätning och utveckling av befintligt bostadsbestånd.
- Prioritera bebyggelseutveckling till de områden för bostäder som finns utpekade i översiktsplanen. Koppla ny bebyggelse till befintliga områden och undvik "satelliter".
- Höj kvaliteten på grönområden och offentliga rum i samband med att vi förtätar med bostäder och arbetsplatser.
- Eftersträva en varsam blandning av olika hustyper och upplåtelseformer.
- Bygg på naturens och landskapets villkor.
- Använd fysisk planering för att stärka folkhälsan.

- Reservera ytor för dagvatten, översvämningar och skyfall.
- Skapa dagvattenlösningar med rekreativa kvalitéer.
- Värna och utveckla ekosystemtjänster i tätorten, som tätortsnära skogar, grönska och vatten.

Högt exploateringsstryck kräver en långsiktig strategi

Dagens höga exploateringsstryck ökar behovet av långsiktiga strategier för hur utbyggnaden ska ske på ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart sätt. Under 2017 och 2018 antogs två stora detaljplaner som ligger inom Bro tätort: Trädgårdsstaden etapp 1 och Tegelhagen. Tillsammans innehåller planerna mer än 4 000 bostäder i både flerbostadshus och småhus, och utbyggnaden av dessa kommer att förändra Bro i grunden.

I avsnittet om bebyggelseutveckling beskriver vi med hjälp av ett antal planeringsinriktningar hur vi ska bygga för att Bro ska kunna utvecklas till en modern småstad.

Utmaningar:

- Det är viktigt att göra saker i "rätt" ordning för att utnyttja infrastrukturen på ett

ekonomiskt hållbart sätt och undvika nybyggda områden utan fungerande kollektivtrafik och service.

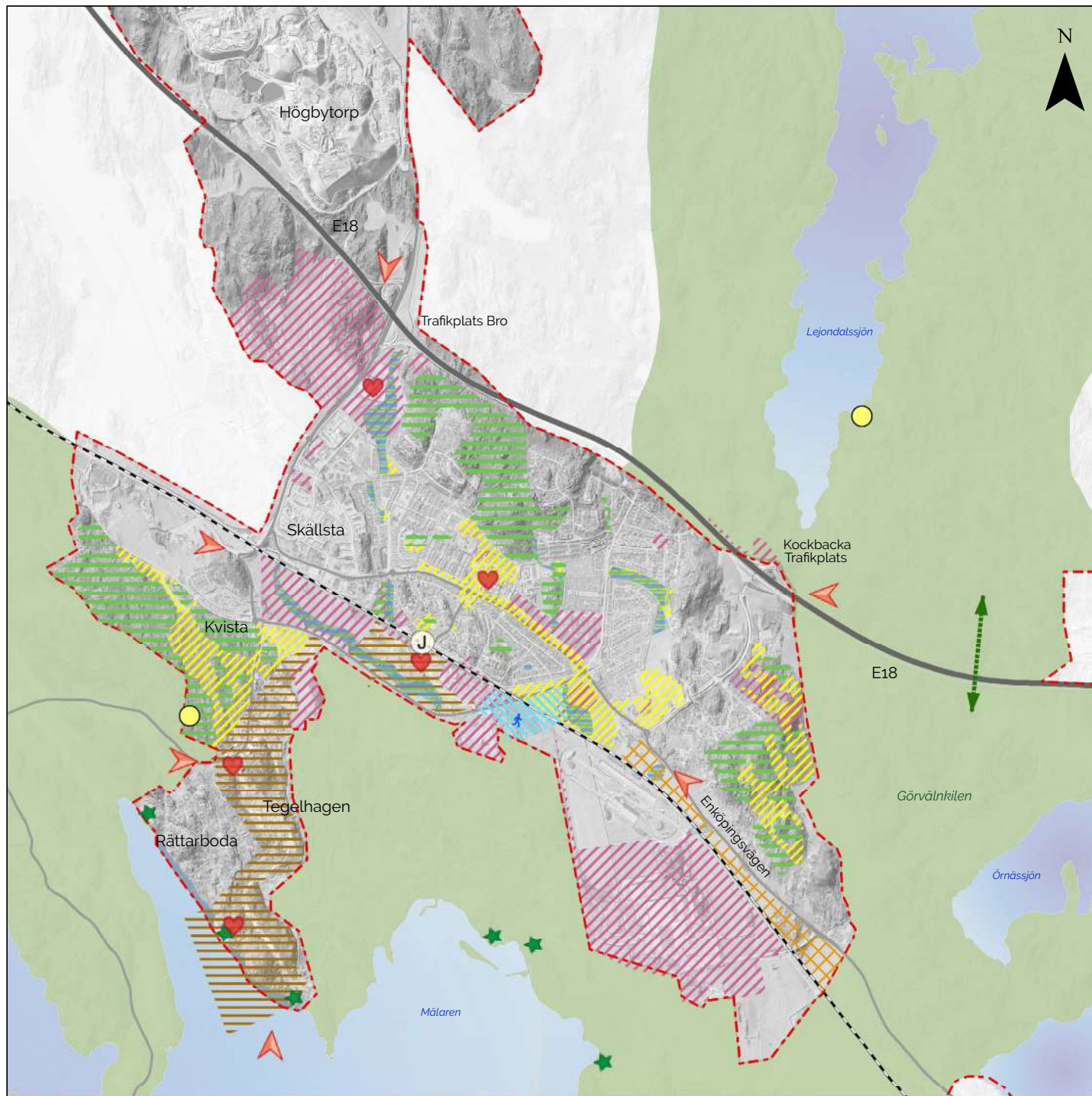
- Kommunen behöver anpassa takten med vilken nya bostäder kommer ut på marknaden. Det höga exploateringsstrycket i Upplands-Bro och grannkommunerna riskerar annars att leda till osålda eller outhyrda bostäder.
- Mark inom tätorten är en begränsad resurs. Behovet av nya bostäder, service och infrastruktur konkurrerar därför med behovet av tätortsnära natur, som är så viktig för bland annat trivsel, folkhälsa och attraktivitet.
- Klimatförändringarna ställer nya och högre krav på oss, både när det gäller befintlig och tillkommande bebyggelse. Vi måste bygga energisnålt och på ett sätt som klarar mer extrema väder och bidrar till en miljömässigt hållbar livsstil.



Foto av: Hans Christiansson/Mostphotos

Bebyggelseutveckling Bro

-  Bebyggelseutveckling
-  Pågående detaljplaner
-  Pågående utbyggnad, antagna detaljplaner
-  Areella näringar, tätortsnära jordbruksmark
-  Entréer till tätorten
-  Torg, service och handel
-  Målpunkt Mälaren
-  Friluftsområde
-  Bro IP
-  Bro IP utveckling
-  Grönområden rekreation och ekosystemtjänster
-  Strategiska blågröna stråk
-  Bro station
-  Eko-sociodukt, förslag
-  Tätortsavgränsning
-  Rekreation, natur- och kulturmiljö, areella näringar



Så här ska vi göra

Bibehåll Bros måttliga skala och utveckla centrala Bro till en modern småstad

Utvecklingen av centrala Bro är viktig inte bara för de boende i området utan för hela Bro och för hela kommunen. Det är i centrala Bro vi skapar den småstadskärna som ger Bro sin karaktär av en modern småstad. Med sin genomgående låga bebyggelse, småskalighet och lekfulla gestaltning av centrum har Bro potential att utveckla och förädla sitt uttryck som småstad. Det ska vi göra genom att förtäta runt centrum och längs Enköpingsvägen med bostäder av småstadskaraktär. Tillsammans med en medveten gestaltning av gaturummet kommer detta stärka centrala Bros identitet som småstad.

Använd fysisk planering för att utveckla Bro till ett mer sammanhållet, tryggt och jämlikt samhälle med småstadsprägel

Bro idag karaktäriseras av synliga (fysiska) och osynliga (socioekonomiska) barriärer. Här finns både socioekonomiska och sociala utmaningar samt utmaningar i den fysiska miljön. Bebyggelsen är utspridd över en relativt stor yta och avstånden kan ibland upplevas som större än de egentligen är. För

den fortsatta utbyggnaden bör fokus vara att minska barriärer mellan områden och människor, både fysiska och mentala. Det kan vi göra genom att skapa och utveckla mötesplatser där människor från olika områden kan mötas, som torg, parker och skolor med upptagsområden som blandar barn från olika områden. Vi vill också förtäta med bostäder på utvalda platser för att binda ihop tätorten, skapa mer liv och rörelse och större underlag för service och kollektivtrafik.

Satsa på förtätning och utveckling av befintligt bostadsbestånd.

Med de stora utbyggnadsprojekt som pågår i kommunen är det lätt att glömma de mindre projekten som kan göra den största skillnaden. Vi ska förtäta på utvalda platser i Bro för att få bebyggelsen att hänga ihop bättre, bryta upp segregationen mellan olika områden och fylla tomrum med nytt och levande innehåll. Att förtäta är också ett mer hållbart och klimatvänligt sätt att bygga, eftersom vi kan använda oss av befintlig infrastruktur och inte ta obebyggd naturmark i anspråk. Vi ska också utveckla vårt befintliga bostadsbestånd på ett sätt som höjer kvaliteten och stärker upplevelsen av en väl omhändertagen offentlig miljö.



Genom att satsa på förtätning och undvika att tätortsavgränsningen för Bro utvidgas kan vi värna naturvärden i den omgivande landsbygden.

Vad menar vi när vi säger "småstad"?

I FÖP Bro 2040 skriver vi mycket om att bygga småstad. Småstadsmässighet... småstadsgata... småstadskänsla... Men vad betyder det egentligen?

När vi talar om "småstadsmässighet" i FÖP Bro menar vi ett stadsrum som är aktivt under dygnets flesta timmar. Parker, torg och offentliga byggnader är en sammanbindande del av gatunätet och bidrar till en blandning av funktioner och ett varierat socialt liv. Husens entréer vetter direkt mot gatan. Det finns en mänsklig närvaro i fasadlivet med till exempel balkonger eller lokaler. Skalan anpassas efter den gående människan men bilar är tillåtna i princip i hela gatustrukturen. Gatunätet är så kontinuerligt som möjligt och det finns flera sätt att röra sig mellan olika målpunkter. Det är nära till service, kultur, natur, vatten, kollektivtrafik, handel och bostäder.



Foto: Gamma-Man/Mostphotos

Prioritera bebyggelseutveckling till de områden för bostäder som finns utpekade i översiktsplanen. Koppla ny bebyggelse till befintliga områden och undvik "satelliter".

Den bebyggelse som pekas ut i FÖP Bro 2040 ger god planberedskap för bostäder och verksamheter för många år framöver. Nu krävs uthållighet för att skapa den moderna småstad som Bro har alla möjligheter att bli. Kommunens resurser behöver samlas ihop och koncentreras för att uppnå bästa möjliga resultat. Vi fokuserar på det vi har beslutat i ÖP 2010 och FÖP Bro och pekar inte ut ytterligare stora planområden som inte kopplar till övrig bebyggelse.

Höj kvaliteten på grönområden och offentliga rum i samband med att vi förtätar med bostäder och arbetsplatser

Bro har många tätortsnära grönytor av olika karaktär, allt från skogsområden och gröna promenadvägar till gräsmattor och planteringar. Ytorna används i olika hög grad för rekreation och lek. En del av dem kommer att tas i anspråk när Bro förtätas. De förtätningar som görs ska innebära något positivt för Broborna, och kommunen ska ta tillfället i akt vid förtättningsprojekt att höja kvaliteten på närliggande grönytor. Vid förtätning är det också viktigt att skapa tilltalande och inkluderande offentliga rum, och goda boendemiljöer med avseende på till exempel buller och luftkvalitet.

Eftersträva en varsam blandning av olika hustyper och upplåtelseformer

I småstaden Bro finns det plats för människor med olika bakgrund och behov. Det behövs en blandning av olika typer av bostäder och byggnader, för att passa för olika skeden i livet och för att ge en variation åt stadsbilden. Blandningen ska dock göras varsamt, med hänsyn till boendemiljön och till att vissa enhetliga bostadsområden har högt kulturhistoriskt värde. De råd och riktlinjer som framkommer i kulturmiljöutredningen för Bro ska vara vägledande i kommande planering och bygglovsprövning. Det är viktigast att det finns en variation av hustyper och upplåtelseformer i Bro som helhet, snarare än i alla områden och överallt.

Bygg på naturens och landskapets villkor

När Bro växer och förtätas vill vi göra det på ett sätt som harmonierar med landskapet och tar hänsyn till de särskilda förutsättningarna på platsen. På det sättet kan vi spara och förstärka natur- och landskapsvärden vid nya exploateringar, och låta dem berika nya områden och bidra till goda boendemiljöer. Vi vill också höja attraktiviteten i Bro genom att öka tillgängligheten till våra främsta värden som är Mälaren, sjöarna och naturområdena.

Använd fysisk planering för att stärka folkhälsan

Vi vet att det finns skillnader i hälsa mellan

olika grupper i befolkningen. Skillnaderna syns mellan olika kommuner, mellan olika områden inom kommunen, och framför allt mellan kvinnor och män. Den fysiska planeringen har en viktig roll i att främja folkhälsan.

Vi ska utveckla våra tätortsnära idrotts- och rekreationsområden. Vi ska beakta olika målgruppers behov och eftersträva att tillgängligheten till rekreation är jämnt fördelad. Vi ska skydda utsatta grupper vid värmeböljor genom att bevara och lägga till grönska och skugga vid skolor, äldreboenden och torget. Det är även viktigt att beakta bullernivåer och luftkvalitet vid planering av ny bebyggelse. Att planera för ökad trygghet är också centralt för folkhälsan. Vi ska stärka tryggheten i centrala Bro för att öka möjligheten för alla att röra sig utomhus såväl dag- som kvällstid.



Foto: Mostphotos

Reservera ytor för dagvatten, översvämningar och skyfall

Ny bebyggelse innebär fler hårdgjorda ytor och mindre växtlighet på platsen. Med ökad risk för översvämningar och skyfall till följd av klimatförändringar gör det hanteringen av dagvatten till en av kommunens stora utmaningar. Vår planering ska vara långsiktig och hållbar, och därför pekar vi ut ytor för dagvattenhantering, översvämningar och skyfall. Att spara de ytorna kommer att skydda invånarna mot framtida problem, och göra det möjligt för kommunen att växa på ett hållbart sätt. Dagvattenhanteringen bidrar även till att uppfylla miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN). Kommunens arbete med dagvattenplan, dagvattenpolicy, vattenplan samt åtgärdsprogram för Broviken ska vara vägledande i kommande planering och exploatering.



Att avsätta ytor för översvämningar och skyfall bidrar till att mildra de negativa effekterna av naturkatastrofer.

Skapa dagvattenlösningar med rekreativa kvalitéer.

Ytor för dagvatten behöver inte vara tråkiga. Med rätt utformning kan de bli platser för vila och rekreation. Vatten av olika slag ska bli ett estetiskt och naturligt inslag i stadsbilden i Bro - det kan handla om dammar, diken eller andra former där hanteringen av dagvatten

inte bara bidrar med funktion utan också är platser där man gärna stannar till och vilar blicken en stund. Dagvattenlösningar kan även utgöra livsmiljöer för insekter, växter och djurliv och på så sätt bidra till den ekologiska hållbarheten.

Värna och utveckla ekosystemtjänster i tätorten, som tätortsnära skogar, grönska och vatten.

Tätorternas grönområden konkurrerar med behovet av bostäder och vägar. Naturen i och nära tätorten är dock viktig för människan. Med hjälp av FÖP Bro vill vi skapa ett sammanhängande blågrönt nät som är lätt att röra sig genom. Vi ska fortsätta utveckla våra gröna stadsrum, parker och naturområden så de kan fungera som invånarnas utomhusvardagsrum och användas året runt. Planen följer de riktlinjer och strategier som kommunens Grönplan redan tagit fram. Flera åtgärdsförslag har, eller håller på att, förverkligas.

I Bro ska också vattnet få ta plats. Kopplingen till Mälaren och Lejondalssjön ska stärkas, målpunkter vid vattnet ska utvecklas, och Brobäcken och Sätträbäcken ska värnas och utvecklas som de tätortsnära upplevelsevärden de är.



Att värna ekosystem och biologisk mångfald är grunförutsättningar för att skapa ett ekologiskt hållbart samhälle.

Var och hur vill vi bygga nya bostäder?

Hus i småstad.

Blandad bebyggelse med stadsvillor och flerbostadshus upp till cirka fyra våningar. Trygga och tillgängliga offentliga rum i form av gator, torg, parker och vattenrum som utgör ett sammanhängande nätverk. Lokaler i bottenvåningar på strategiska ställen och entréer som vetter mot gatan. Lekplatsen är en självklar del i det offentliga rummet. Kulturmiljövärden tas tillvara vid till exempel villaomvandlingar.

Småhus i park.

En kombination av park, dagvattenhantering, ny vägkoppling och ny bebyggelse. Stadsradhus med entrésida som möter ett offentligt gaturum och blågrönt stråk med möjligheter för rekreation, dagvattenhantering, skydd mot vind och hetta och stadsodling. De blågröna stråken förbinder och ger förutsättningar för biologisk mångfald.

Småhus i natur

Sammanhängande bebyggelse med markbostäder. Bostäderna hålls ihop för att kunna skapa större sammanhängande gemensamma grönområden. Byggnaderna ska anpassas till landskapet och undvika plansprängning och onaturlig schaktning. Det är nära till naturen.

Hus i jordbrukslandskap

Ett kluster av bostadsbebyggelse med markbostäder likt äldre gårdsbildningar. Materialval på fasad, tak och utformning av detaljer görs så att det liknar befintlig äldre bebyggelse och passar in i kultur- och naturmiljön på platsen. Upplevelsevärden och utblickar som hänger samman med landskapets avläsbarhet ska inte byggas bort.

FÖP Bro föreslår ny bebyggelse som varken finns med i ÖP 2010 eller ingår i något pågående detaljplanearbete. I FÖP Bro skiljer vi på några olika typer av bebyggelse:

1. Bro torg, Enköpingsvägen och centrala Bro nära stationen.

Vi förtätar med "hus i småstad" längs Enköpingsvägen, Norrgrindsvägen, Köpmanvägen samt i delar av Gamla Bro intill stationsområdet.

2. Nordväst om Brohuset.

"Småhus i park".

3. Råbyvägen.

"Småhus i park". Bebyggelsen ska samspela med dagvattenåtgärder på platsen.

4. Mellan Lejondalsvägen och Stora sandhagen.

"Småhus i park".

5. Mellan Kockbackarondellen och Sandbodavägen.

"Hus i jordbrukslandskap",

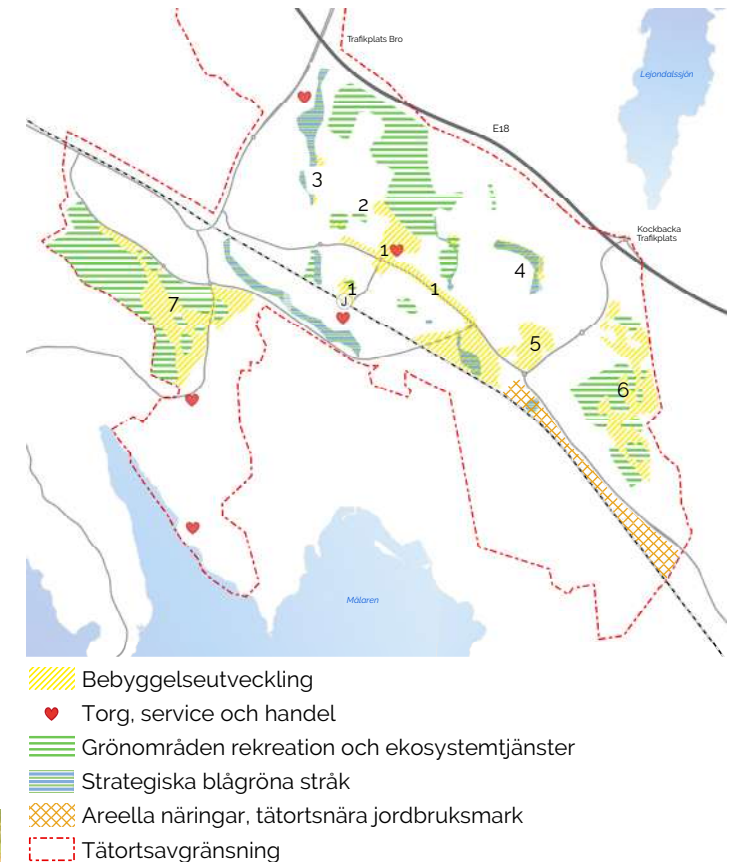
6. Öster om Kockbacka.

"Småhus i natur". För området öster om Kockbacka finns en förstudie framtagen som preciserar förslaget till ny bebyggelse.

7. Kvista

"Småhus i natur" och "småhus i park" där området ansluter till bebyggelsen i Tegelhagen och Jursta. En förstudie med preciserat förslag är framtagen för området.

Diagram ny bebyggelse:



Inspirationsbilder - "hus i småstad", "småhus i park", "småhus i natur" och "hus i jordbrukslandskap". Bildkällor: Arkitekterna Brunnberg och Forshed samt Mostphotos.

Infrastruktur

Planeringsinriktningar

- Minska barriäreffekten av järnvägen och bind ihop gamla och nya delar av Bro med varandra genom fler över- eller undergångar.
- Utveckla Enköpingsvägen och Köpmanvägen till huvudstråk och småstadsgator som knyter ihop Bro och på så sätt stärker sammanhållningen och småstadskänslan.
- Gestaltning och utformning av gator och gångstråk ska bidra till en trygg, trivsam och levande småstadsmiljö.
- Bygg ut och knyt ihop cykelnätet i Bro för att göra det enklare, tryggare och trevligare att gå och cykla.
- Stärk cykelstråket mellan Bro och verksamhetsområdet i Brunna för att knyta tätorterna tätare ihop.
- Gör plats för utökad cykelparkering på torget, vid stationen och i anslutning till de busshållplatser där det finns ett sådant behov.

- Skapa förutsättningar för en utbyggd laddinfrastruktur för en utökad elektrisk fordonsflotta och planera för fler klimatvänliga drivmedel.
- Utveckla entréerna till Bro för gång, cykel och bil.
- Skapa förutsättningar för hållbara resvanor och kollektivtrafikförsörjning i nya bebyggelseområden.

Bro - ett samhälle som håller ihop

Vi vill att Bro ska vara en småstad som hänger ihop inbördes, där människor lätt rör sig mellan olika områden. Järnvägen och Enköpingsvägen utgör idag barriärer mellan olika delar av Bro. När Bro växer söderut på andra sidan järnvägen och ner mot Mälaren blir det viktigare än någonsin att överbrygga klyftorna och binda ihop de olika delarna med varandra.

Utmaningar:

- Både järnvägen och flera bilvägar utgör barriärer i samhället. Detta minskar rörligheten och känslan av samhörighet mellan olika områden. Dessa barriärer behöver överbryggas på olika sätt för att skapa ett mer sammanhållet Bro.
- Det saknas idag tvärkopplingar mellan bostadsområden norr om Enköpingsvägen. Lokal fordonstrafik är därför hänvisad till Enköpingsvägen, utan mer effektiva alternativ.
- Det finns tydliga luckor där gång- och cykelvägnätet inte hänger ihop, vilket begränsar framkomligheten och sammanhållningen mellan områden.

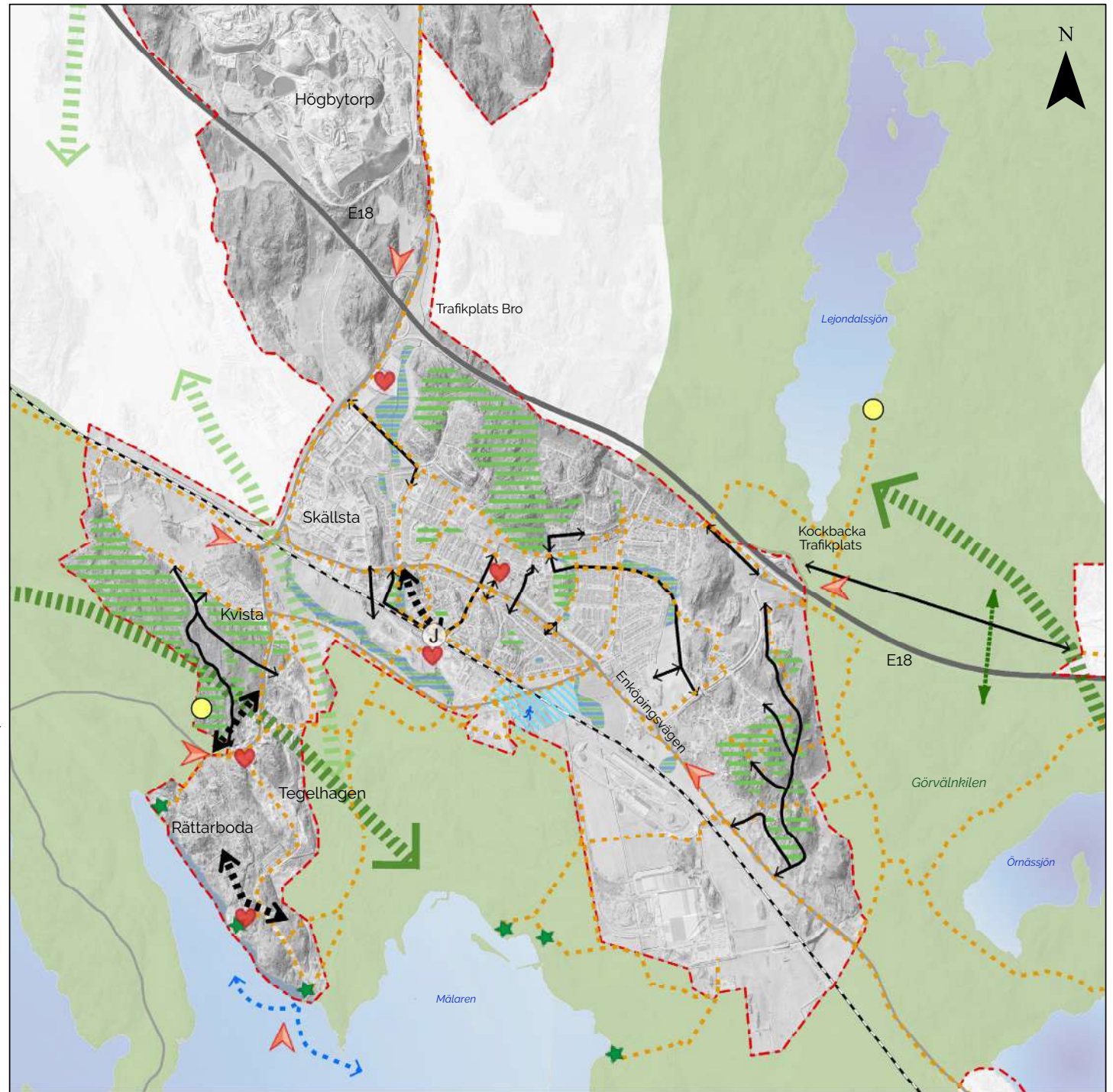
Så här ska vi göra

Minska barriäreffekten av järnvägen och bind ihop gamla och nya delar av Bro med varandra genom fler över- eller undergångar.

Söder om järnvägen växer det nya området Trädgårdsstaden fram. Men trots att det gamla och nya Bro delas av järnvägen ska Bro vara en sammanhållen modern småstad. Det kommer att finnas skolor, mötesplatser och offentlig service på båda sidor av järnvägen

Infrastruktur Bro

- Strategisk koppling, ny väg
- Utredningsförslag strategisk koppling, ny väg
- Strategisk koppling båt
- Strategisk koppling gång- och cykel
- ▶ Entréer till tätorten
- ||||| Grön koppling
- ||||| Regionalt svagt samband
- ||||| Grönområden rekreation och ekosystemtjänster
- ||||| Strategiska blågröna stråk
- ◄—●—●—► Eko-sociodukt, förslag
- Ⓧ Bro station
- ♥ Torg, service och handel
- ★ Målpunkt Mälaren
- Friluftsområde
- ♣ Bro IP
- ||||| Bro IP utveckling
- Tåtortsavgränsning
- Rekreation, natur- och kulturmiljö, areella näringar



som vem som helst ska kunna nå. Du ska kunna bo på södra sidan och gå i skola på norra sidan, eller vice versa. För att Bro ska vara en sammanhållen tätort utan för stora klyftor behöver vi stärka sambanden och uppmuntra till rörelse mellan norra och södra Bro. Därför pekar vi ut tre nya över- eller undergångar över järnvägen. En i anslutning till stationsområdet, en i anslutning till den västliga entrén och en i anslutning till den planerade skolan vid Kockbacka gårde.

Utveckla Enköpingsvägen och Köpmanvägen till huvudstråk och småstadsgator som knyter ihop Bro och på så sätt stärker sammanhållningen och småstadskänslan.

För Enköpingsvägen bör detta ske med hjälp av förtätning med bebyggelse av småstadstyp



Inspirationsbild småstadskänsla från Holland

och medveten gestaltning av gaturummet. För Köpmanvägen handlar det om att skapa ett tydligare stråk med hjälp av gestaltning och, om det finns förutsättningar i form av tillgängliga ytor, skapa målpunkter och aktiviteter längs vägen. Om det tillkommer ny bebyggelse längs Köpmanvägen är det viktigt att även denna får en gestaltning som för tankarna till småstad. Förtätning längs huvudstråken ska inte begränsa framkomlighet för till exempel busstrafik eller den lokala trafikförsörjningen.

För att bygga vidare på detta uttryck bör även delar av Ginnlögs väg och Rösaringsvägen förändras från landsväg till mer av ett gaturum i takt med att samhället växer vidare ned mot Mälaren. En ny förbifart vid Tegelhagen ska utredas.



Målpunkter och aktiviteter för barn längs stråk där många människor rör sig bidrar till igenkänning och att vägen inte känns så lång. Det signalerar också att gatan och dess omgivningar är till för barnen, och inte bara för de vuxna.

Gestaltning och utformning av gator och gångstråk ska bidra till en trygg, trivsam och levande småstadsmiljö.

Utformning och gestaltning av gator och gångstråk är lika viktigt som funktion för att skapa en hållbar småstadsmiljö. Vi ska

Småstadsgator och tung trafik - hur går det ihop?

Ett centralt förslag i målsättningen att utveckla Bro till en modern småstad, är att omvandla Enköpingsvägen till en stadsgata. Det kommer att förändra karaktären på Enköpingsvägen. Gaturummet kommer att förändras med nya entréer, uteserveringar och annan aktivitet på trottoarerna. En lägre hastighet på Enköpingsvägen än dagens 50 km/h i centrala delar är önskvärd. Kommunen har anhängit hos Länsstyrelsen om att ta bort Enköpingsvägen genom centrala Bro som sekundärled för farligt gods, då bättre och säkrare alternativ för farligt gods-trafik finns via Kockbackavägen och E18.

För att ändå möjliggöra för lokala transporter, busstrafik och annan tung trafik att ta sig fram när och om de behöver, är det viktigt att se till både utformning och standard. Gatan kan utformas på ett sätt som har vistelsekvaliteter, samtidigt som det finns plats för både trafik och parkering. Aktuella riktlinjer för bussars framkomlighet finns i RiGata-Buss*.

Kommunens ställningstagande är att det fortfarande ska vara möjligt för tung trafik att färdas på Enköpingsvägen. Men hastigheten kan komma att sänkas och andra anpassningar göras för att utforma en trygg och trivsam gatumiljö på de gåendes villkor.

*Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik. Region Stockholm Trafikförvaltningen

anpassa skalan efter de gående och skapa målpunkter längs vägen för att möjliggöra liv och variation i stadsrummet. Vi ska möjliggöra tillgång till viloplats med koppling till grönska och god belysning längs gång- och cykelstråk. Parker, torg och andra mötesplatser ska vara en naturlig och sammanbindande del av gatunätet. Längs stråket mellan stationen och torget vill vi ha övergångsställen över Enköpingsvägen i stället för gångtunnlar. Det kan också vara önskvärt att undvika cirkulationsplatser i centrala Bro och i stället ha vanliga gatukorsningar, eftersom det i större utsträckning är anpassat efter dem som går och cyklar.



Gestaltningen är viktig för den upplevda tryggheten på en plats. Eftersom kvinnor generellt oftare än män upplever otrygghet i offentliga miljöer är detta också en jämställdhetsfråga.



Regionalt cykelstråk vid Råby. Foto: Erik Sandqvist

Bygg ut och knyt ihop cykelnätet i Bro för att göra det enklare, tryggare och trevligare att gå och cykla.

Fler människor behöver välja att gå och cykla i stället för att ta bilen, för att bromsa klimatförändringarna, stärka folkhälsan och uppnå en mer hållbar utveckling. Vi vill bidra till det genom att stärka gång- och cykelnätet i Bro på de ställen där det brister idag. Vi pekar ut ett antal nya eller kompletterande stråk för gång och cykel, till exempel kompletteringar längs med Enköpingsvägen genom hela Bro, ett nytt stråk genom Skällsta mellan Håtunavägen och Råbyvägen, och en komplettering av cykelväg fram till handelsområdet (Willys) i Skällsta. Föreslagna strategiska vägkopplingar för motorfordon bör även utformas med gång- och cykelbana. Gestaltningen av gång- och cykelvägar och miljön runt omkring dem måste också bidra till trygghet för dem som rör sig där, både på dag- och på kvällstid.

För planerad utbyggnad av gång- och cykelnätet på detaljerad nivå, se kommunens gång- och cykelplan. Kommunens cykelstrategi beskriver kommunens strategi för ökad och säker cykling i Upplands-Bro kommun.



Genom att förbättra möjligheterna för cykling bidrar vi också till att stärka folkhälsan.

Stärk cykelstråket mellan Bro och verksamhetsområdet i Brunna för att knyta tätorterna tätare ihop.

Det regionala cykelstråket går idag mellan Bro och Kungsängen parallellt med Enköpingsvägen. Men det saknas en tydlig koppling mellan Bro och målpunkterna i Brunna, framför allt till verksamhetsområdet och dess arbetsplatser. Vi vill knyta Bro och Kungsängen närmare varandra genom att stärka den befintliga sträckan mellan Bro och Brunna som gång- och cykelstråk. Detta kan troligtvis göras med relativt enkla medel eftersom sträckan redan finns idag. En mer tillgänglig och förbättrad gång- och cykelväg skulle ha stor betydelse för dem som till exempel arbetspendlar med cykel till Kungsängens norra delar.

En ny vägkoppling för bil mellan Kockbacka trafikplats och Brunna verksamhetsområde pekas ut och är prioriterad. Den exakta sträckningen av denna koppling kommer att behöva utredas vidare, men när den realiserats föreslår vi också att det regionala cykelnätet utvidgas med en parallell koppling mellan Bro och Kungsängen längs med den nya vägen.



Genom att göra det lättare att cykla till arbetsplatserna i Brunna verksamhetsområde, möjliggör vi arbetspendling utan fossila bränslen

Gör plats för utökad cykelparkering på torget, vid stationen och i anslutning till busshållplatser där det finns ett sådant behov.

För att cykeln ska kunna utgöra ett verkligt alternativ till bilen för till exempel arbetspendling, krävs inte bara välfungerande gång- och cykelvägar utan också någonstans att ställa cykeln vid viktiga knutpunkter som stationen, torget och vissa busshållplatser. I all detaljplanering och utbyggnad måste principen om en väl utbyggd cykelinfrastruktur finnas med.

Skapa förutsättningar för en utbyggd laddinfrastruktur för en utökad elektrisk fordonsflotta och planera för fler klimatvänliga drivmedel.

I Bro 2040 tror vi att bilar och annan motordriven trafik kommer att ha en plats, även om användandet kan komma att se annorlunda ut än idag. Men något som är säkert är att vi kommer att använda andra drivmedel för vår fordonsflotta. Idag drivs de flesta bilar fortfarande av fossila bränslen. I Bro 2040 kommer merparten av bilflottan drivas av el eller av andra förnyelsebara drivmedel. Elbilar och olika alternativ till fossila drivmedel utvecklas hela tiden, och det är svårt att säga exakt hur det kommer

att påverka vår tekniska infrastruktur. Men vi kommer behöva planera för en utbyggd laddinfrastruktur för elbilar. Vi ska ha en beredskap för att biogas och andra former av förnyelsebara drivmedel, självkörande bilar och olika mobilitetslösningar är naturliga inslag i stadsbilden och ger nya förutsättningar för planering av infrastruktur.

Utveckla entréerna till Bro för gång, cykel och bil.

Entréerna till tätorten är de punkter där man upplever att man kommer in i tätorten utifrån. För boende i tätorten som kommer hem från jobbet eller resan är det kanske den punkt där man känner att man är "hemma". För den som kommer till Bro för första gången är entréerna det första intrycket man får av Bro som plats. För att stärka Bros identitet behöver vi utveckla entréerna på ett medvetet sätt. Därför pekar vi nu ut dessa entréer där gestaltningen och möjligheten att orientera sig är extra viktig. Vi pekar ut entréer för både gång, cykel och bil, där utformningen och skalan behöver anpassas efter trafikslag. Det ska även vara lätt att ta sig vidare från entréerna från landsbygden in till centrala Bro när man går eller cyklar.

Skapa förutsättningar för hållbara resvanor och kollektivtrafikförsörjning i nya bebyggelseområden.

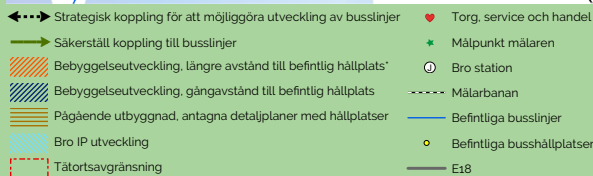
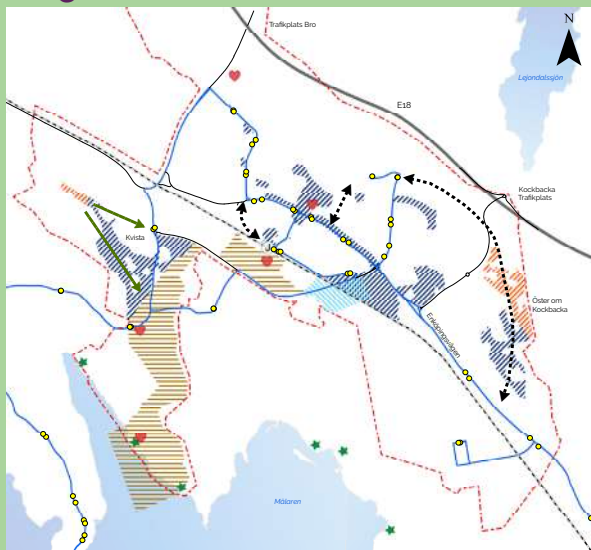
För att uppnå den Regionala utvecklingsplanens mål om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka behöver vägkopplingar inom och i anslutning till nya bebyggelseområden utformas så att de möjliggör framkomlighet för busstrafik och lämpliga linjedragningar. Tillgång till gång- och cykelvägar behöver även säkerställas från början vid utbyggnad av nya bebyggelseområden för att skapa hållbara resvanor.

Detta gäller särskilt för de områden som har ett längre avstånd till stationsområdet och befintliga busslinjer, exempelvis områdena öster om Kockbacka och delar av Kvista. I förstudien öster om Kockbacka anges att en hållbar bostadsutbyggnad kräver både bra kollektivtrafik och utbyggt gång- och cykelnät. I området Kvista behöver tillgängligheten till busshållplatser vid Jursta och Tegelhagen säkerställas genom utbyggnad av gång- och cykelnätet.



Att tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla är ett delmål i det globala målet om Hållbara städer och samhällen.

Diagram kollektivtrafik:



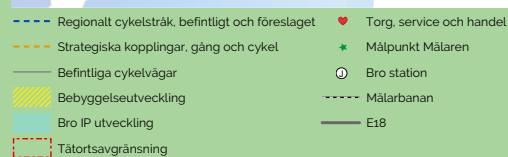
Merparten av den bebyggelseutveckling som föreslås i FÖP Bro ligger inom rekommenderat avstånd till befintliga kollektivtrafik-hållplatser enligt Region Stockholms riktlinjer RiPlan*.

På bilden ovan syns dock att ungefär halva området öster om Kockbacka och en mindre del av området Kvista har längre avstånd till befintliga hållplatser än vad som anges i RiPlans* råd. För att en utbyggnad av området öster om Kockbacka ska vara hållbar krävs därför en utveckling av busslinjenätet.

I förstudieområdet Kvista är ett fåtal bostäder belägna utanför rekommenderat avstånd till hållplats. Utbyggnad av gång- och cykelväg längs Jurstagårdsvägen skulle dock medföra att området uppfyller rekommenderat gångavstånd till befintlig busshållplats vid Jurstarondellen.

*Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län

Diagram gång och cykel:



Bilden ovan visar hur FÖP:ens strategiska kopplingar för gång och cykel relaterar till det befintliga cykelnätet. Några av de utpekade strategiska kopplingarna är befintliga cykelvägar. FÖP:en pekar ut dessa dels då det kan finnas behov av olika åtgärder för att stärka dessa kopplingar och dels för att illustrera att kopplingarna är strategiskt viktiga för att exempelvis säkra tillgängligheten till målpunkter.

En viktig del av utbyggnaden av cykelnätet är att utveckla regionala cykelstråk. Vi ska stärka det regionala stråket som kopplar ihop Bålsta-Bro-Kungsängen. Vi vill även utveckla ett regionalt cykelstråk norrut mot Håtuna, Häbo-Tibble och Sigtuna.

I kommunens gång- och cykelplan (2021) redovisas planerad utbyggnad av gång- och cykelnätet på en mer detaljerad nivå.

Bro torg

Planeringsinriktningar

- På sikt ska tyngdpunkten i Bro centrum förflyttas söderut mot centrumrondellen vid Enköpingsvägen och mot Köpmanvägen, för att knyta ihop torg och station.
- Utveckla Bro torg till en trygg mötesplats genom att tillföra nya bostäder och lokaler, utveckla de offentliga rummen och aktivera ytorna runt omkring torget.
- Stärk underlaget för service och restauranger genom att förtäta centralt.
- Satsa på genomtänkta boendeformer av hög kvalitet.
- Öka vuxennärvaron runt torget med fler arbetsplatser.
- Överbrygga Enköpingsvägen som barriär för att stärka kopplingen mellan torget och stationen.
- Bind samman ny och befintlig bebyggelse med gemensam odling.
- Synliggör de små barnens plats på torget genom fler lektytor för mindre barn.

Torget är tätortens hjärta

Bro torg ska utvecklas som en levande mötesplats i kommunen. Det ska vara en plats som skapar liv och rörelse och ökar tryggheten, ger arbetstillfällen och tillgång till efterfrågad service. En trivsamtorgmiljö ökar attraktiviteten hos orten i stort, och kan bidra till att människor söker sig till kommunen för att bo och arbeta.

Bro torg - ett centrum för människor snarare än handel

Bro torg är idag ett utomhustorg med en varierad och tilltalande småstadsstruktur. På torget finns ett mindre antal affärer och restauranger, och i direkt anslutning ligger också Brohuset med bibliotek och simhall.

Torget ligger cirka en kilometer från



Foto: Erik Sandqvist.

stationen, varför man inte får de kommersiella fördelar som riktigt stationsnära centrumnoder får. Däremot ligger det i dagens geografiska centrum av tätorten med närhet till många bostadsområden av olika karaktär och täthet. Det gör Bro torg till en potentiell mötesplats för människor med olika bakgrund och förutsättningar, vilket är en tillgång både för torget och kommunen som helhet.

Utmaningar:

- Hård konkurrens från främst externa handelsplatser i närliggande områden begränsar möjligheten att utveckla handeln i Bro centrum.
- Det finns behov av att stärka tryggheten i centrum och önskemål från invånarna om att utbudet ska öka.

Så här ska vi göra

På sikt ska tyngdpunkten i Bro centrum förflyttas söderut mot centrumrondellen vid Enköpingsvägen och mot Köpmanvägen, för att knyta ihop station och torg.

En förstudie har tagits fram för Bro centrum som visar att det finns en stor potential att utveckla Bro centrum genom förtätning

och gestaltning, och genom att på sikt flytta tyngdpunkten för handel och service söderut mot centrumrondellen och Köpmanvägen. När Bro tätort växer söderut är det viktigt att Bro centrum utvecklas för att kunna vara en knutpunkt för hela Bro. Genom att stärka torgets koppling till Enköpingsvägen och Köpmanvägen mot stationen ska centrum bli mer lättillgängligt för alla oavsett om en färdas med kollektivtrafik, cykel, bil eller till fots.

Flytten av centrums tyngdpunkt ska dels ske genom att aktivt arbeta med befintligt centrum och dess utemiljöer och dels genom att främja förtätning med handel och möjliga affärslokaler söder om dagens centrum mot centrumrondellen och Köpmanvägen.

Utveckla Bro torg till en trygg mötesplats genom att tillföra nya bostäder och lokaler, utveckla de offentliga rummen och aktivera ytorna runt torget.

Underlaget för ett kraftigt ökat handelsutbud i centrum är begränsat. Däremot är Bro torg viktigt för ortens identitet och som gemensam samlingspunkt för människor från olika delar av Bro. Torget ska vara en plats som är tillgänglig för alla, kvinnor och män, unga och gamla från alla delar av Bro.

För att torget ska bli en tryggare och mer attraktiv mötesplats behöver vi höja kvaliteten på utemiljön på ett sätt som stärker småstadskänslan och visar på väl omhändertagna offentliga platser. Nya byggnader och gestaltning av stråk, hållplatser och parkeringar kan skapa tydliga och trivsamma entréer till torgområdet. Torget skulle också vinna på om fler kommunala verksamheter lokaliserades dit, för att ytterligare stärka samhällets närvaro i centrala Bro.

En omvandling av Broskolans lokaler kan öppna upp passager och möjliggöra ett öppnare stadsrum och ett bättre flöde genom Bro centrum. Det skulle även öka tillgängligheten till närliggande grönområde och fritidstaktiviteter.

För att torget ska kännas som en trygg plats hela dygnet behöver de omkringliggande byggnaderna aktiveras såväl dag- som kvällstid. Det kan exempelvis handla om att skapa möjligheter för kultur- och fritidsaktiviteter eller föreningsliv i lokaler runt torget.



Genom att skapa en trygg, inkluderande och tillgänglig torgmiljö ökar vi möjligheterna för alla människor att delta i det sociala, ekonomiska och politiska livet.

Stärk underlaget för service och restauranger genom att förtäta centralt.

Det är viktigt att Bro torg upprätthåller samhällsfunktioner och service för att tillgången till detta ska vara jämlik, och för att signalera att Bro är en viktig plats. Med rätt insatser kan torget fortsätta att erbjuda närservice och viss lokal handel. En förtätning med bostäder i centrum, längs med Enköpingsvägen och Köpmanvägen skulle både ge ett ökat underlag för service, och vara en möjlighet att stärka attraktiviteten och småstadskänslan med rätt typ av bebyggelse. I Förstudien för Bro centrum som följer med som underlag till FÖP Bro finns analyser av behov och möjliga volymsskisser redovisade i scenariot "Förtätning med småstadskänsla".



Foto: Mostphotos.

Satsa på genomtänkta boendeformer av hög kvalitet

Bro torg är trots sitt stationsnära läge ingen självklar magnet för boende i Bro. För att en förtätning med lägenheter ska bli lyckad krävs väl gestaltade bostäder som erbjuder något mer än bara ett boende. Det handlar om att bygga attraktiva bostäder för målgrupper som har råd att efterfråga dem. I Bro dominerar hyresrätten som upplåtelseform, varför fler prisvärda bostadsrätter skulle kunna bidra till större variation. Yngre seniorer och äldre är grupper som saknar tilltalande boendialternativ i Bro idag, och där attraktiva bostäder med gemensamhetsytor skulle kunna fylla ett behov. Ny bebyggelse bör också gestaltas på ett sätt som bidrar till att stärka småstadskänslan.

Öka vuxennärvaron vid torget med fler arbetsplatser.

På kortare sikt kan detta ske genom att kommunala verksamheter flyttar till lokaler på central plats i Bro. På längre sikt kan kommunen skapa förutsättningar för ytterligare arbetsplatser genom att förtäta i strategiska lägen i centrala Bro. Ett ökat befolkningsunderlag för service kan ge möjligheter för ytterligare verksamheter att etablera sig vid torget.

Den nya bebyggelsen kan också erbjuda nya

lokaler för verksamheter i bottenvåning. Likaså kan en ny användning av Broskolans lokaler för arbetsplatser och kulturaktiviteter innebära ett positivt tillskott till centrum och skapa mer aktiviteter och vuxennärvaro på kvällstid.



Genom att göra plats för fler arbetsplatser i centrala Bro, bidrar vi till att skapa nya arbetstillfällen och möjliggör för ökad företagsamhet.

Överbrygga Enköpingsvägen som barriär för att stärka kopplingen mellan torget och stationen.

Enköpingsvägen ligger som en barriär mellan gamla Bro och Råby och Finnsta, och därmed också mellan stationen och torget. För att öka rörligheten mellan områden och känslan av närhet behövs det fler ställen att ta sig över Enköpingsvägen. Övergångsställen är att föredra eftersom gångtunnlar inte minskar barriäreffekten lika mycket och ofta upplevs som otrygga.

Bind samman ny och befintlig bebyggelse med gemensam odling

Skapa öppna gårdar med gemensam stadsodling eller annan form av odlingslotter mellan den nya bebyggelsen längs Norrgrindsvägen och Råbyområdet.

Synliggör de små barnens plats på torget genom fler lektytor för mindre barn.

Om torget ska vara tätortens centrala mötesplats behöver vi skapa ytor som är tillägnade Brobor i alla åldrar. Barn är brukare av det fysiska rummet liksom alla andra samhällsmedlemmar, men det finns ibland en risk att barnperspektivet blir mindre synligt i planeringen och utformningen av våra allmänna platser. Vi ska därför se till barnens särskilda behov och önskemål i utvecklingen av torget och skapa ytor som är fokuserade på barns lek. När barnen trivs och vill vara på torget är förutsättningarna bra för att Bro torg ska vara en trivsam och trygg plats för alla.



Genom att låta barn vara med och utforma det offentliga rummet kan vi göra barnen delaktiga i samhällsplaneringen.



Foto: okänd och Susanna Evert

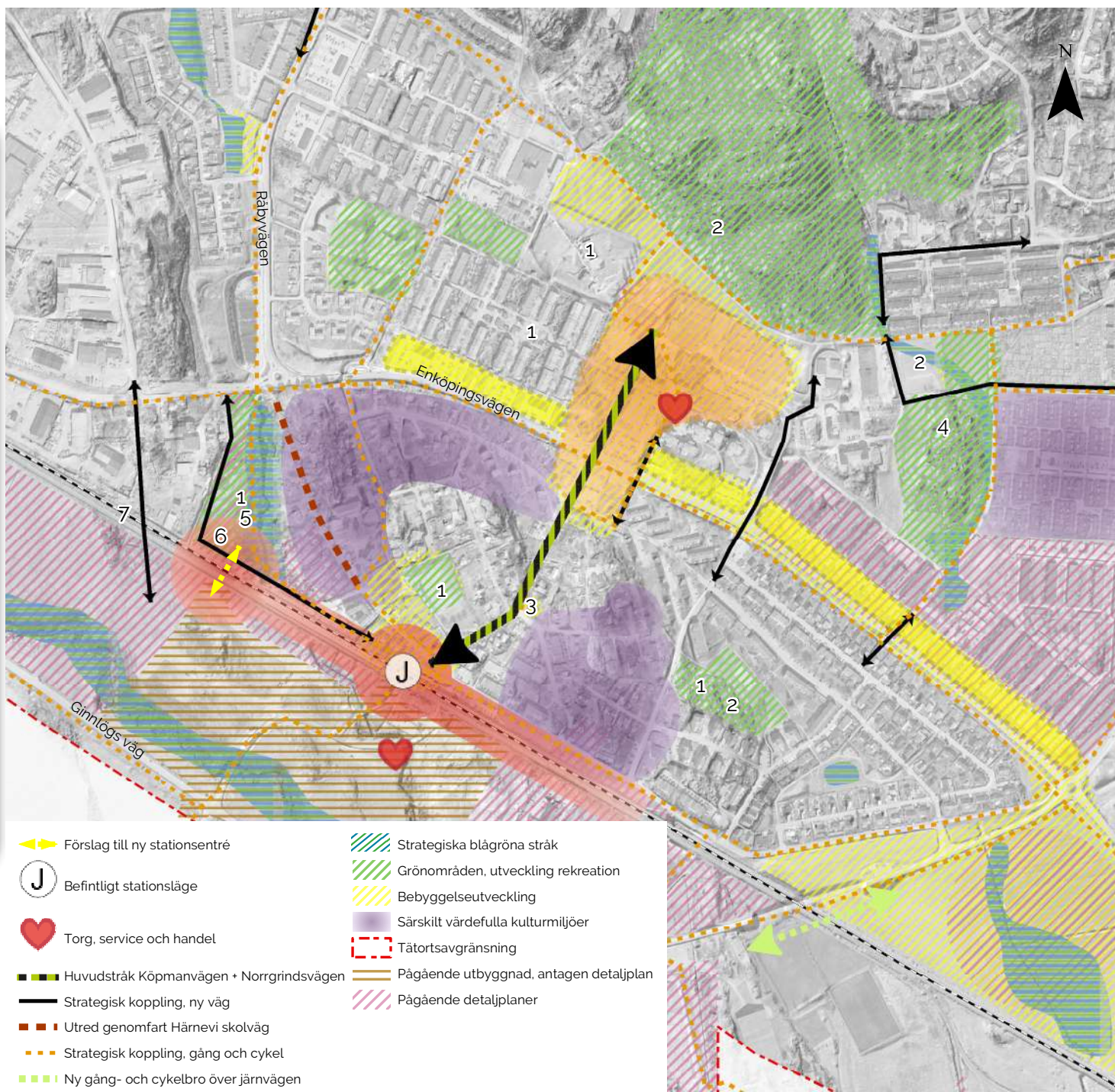
Bro torg och station

Centrumutveckling
Vid Bro torg ska vi förtäta med nya bostäder för att stärka underlaget för service och kommersiella verksamheter. Vi ska skapa fler arbetsplatser och förbättra tryggheten genom att skapa mer liv och rörelse över torget. Vi ska skapa gemensamma mötesplatser och odlingsytor och synliggöra de små barnens plats på torget genom fler lektytor. På sikt ska centrumns tyngdpunkt förflyttas söderut mot centrumrondellen.

Förtätning Enköpingsvägen
Vi ska utveckla Enköpingsvägen från en genomfartsled till en småstadsgata. Enköpingsvägen ska fortsätta behålla sin funktion för den lokala trafikförsörjningen och framkomligheten för exempelvis bussar ska inte inskränkas. Men genom gestaltning, förtätning med bebyggelse av småstadskarakter som vetter ut mot gatan och nya kopplingar ska vi överbygga Enköpingsvägen som barriär och skapa ett tryggt och levande gaturum.

Stationsutveckling
I stationsområdet ska kollektivtrafikens ytkrävande behov prioriteras. Vi ska säkerställa ytor för utveckling av bussterminalen samt reservera ytor för att möjliggöra fyrspar på Mälarbanan och ett vändspår väster om stationen. Stationsområdet ska även utvecklas till en attraktiv mötesplats och knutpunkt för att stärka sammanhållningen mellan Bros olika delar. Arbetet med stationsutveckling behöver ske i samarbete med Trafikverket och Region Stockholm. Ytorna för stationsutveckling är schematiskt ritade i kartan och mer detaljerade ytstudier behöver göras i den kommande planeringen.

- 1 Mötesplats, barns lek och rekreation
- 2 Mötesplats, aktivitet och friluftsliv
- 3 Målpunkter utmed huvudstråk
- 4 Fornlämningssmiljö, upplevelsevärden
- 5 Utveckla parkstråk, dagvatten
- 6 Utveckla plats för ny stationsentré
- 7 Plats för vändspår



Förslag till ny stationsentré	Strategiska blågröna stråk
Befintligt stationsläge	Grönområden, utveckling rekreation
Torg, service och handel	Bebyggelseutveckling
Huvudstråk Köpmanvägen + Norrgrindsvägen	Särskilt värdefulla kulturmiljöer
Strategisk koppling, ny väg	Tätortsavgränsning
Utred genomfart Härnevi skolväg	Pågående utbyggnad, antagen detaljplan
Strategisk koppling, gång och cykel	Pågående detaljplaner
Ny gång- och cykelbro över järnvägen	

Bro stationsområde

Planeringsinriktningar

- Bygg tätt nära stationen och öka tillgängligheten till stationen för cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer.
- Reservera och säkerställ ytor vid Bro station för utveckling av bussterminal, infartsparkering för bil och cykel och stationsnära service. Prioritera bytespunktens funktioner före andra intressen.
- Planera för ett vändspår för pendeln samt en ny stationsentré till västra änden av perrongen i Bro.
- Skapa ny vägförbindelse över eller under järnvägen väster om perrongen och koppla den till en västlig entré.
- Reservera mark för att i framtiden möjliggöra fyrspar på Mäljarbanan.
- Utveckla stationsområdet till en mötesplats och knutpunkt i småstaden Bro.
- Utveckla grönområdet runt Sätträbäcken och vid Härnevi bollplan för rekreation och lek.

- Ta tillvara på stationsområdets värdefulla kulturmiljöer för att stärka platsens kvaliteter och Bros identitet som stationssamhälle.
- Utred effekterna av att öppna Härnevi skolväg för trafik mot Enköpingsvägen.

Pendeltågsstationen ska växa i takt med Bro

Området närmast stationen är attraktivt för många olika funktioner och konkurrensen om marken är stor. Exploatörer vill bygga bostäder stationsnära och pendlare vill ha en väl fungerande bytespunkt vid pendeltågsstationen. Det ska vara smidigt att byta mellan färdmedel vid stationen. Stationsområdet är trångt och mark behöver reserveras för bytespunktens funktioner som inte kan förläggas på annan plats.

Hela stationsområdet med alla dess funktioner utvecklas för att vara attraktivt och med fungerande kollektivtrafik. I takt med att Bro växer behöver även busslinjenätet ses över. Fler bussar kräver mer plats vid stationen. En mer detaljerad förstudie som studerar olika scenarier för utveckling av stationsområdet med samhällsservice, bussterminal, infartsparkering och pendeltåg har tagits fram. Förstudien slutredovisades våren 2021 och

resultatet har vägts in i den fördjupade översiktsplanen. I frågor gällande kollektivtrafik och stationsutveckling har kommunen inte egen rådighet. Planering och utredningar behöver ske i samarbete med Trafikverket och Trafikförvaltningen i Region Stockholm.

Utmaningar:

- Stationen är redan idag för trång och dagens bussterminal och infartsparkeringar kommer inte att räcka till för den utökade kollektivtrafik som behövs när Bro växer.
- När Trädgårdsstaden är utbyggd kommer järnvägen att utgöra en barriär mellan gamla och nya Bro. Att stationen i dagsläget bara har en uppgång bidrar till en sådan barriäreffekt.
- Bristande kapacitet i järnvägssystemet gör att pendeltågen endast går i halvtimmestrafik i Bro. Lösningar behövs som möjliggör kvartstrafik snarast.



Bros befintliga pendeltågsstation, bussterminal och infartsparkering markerat med streckad linje i flygfoto. Området för blivande Trädgårdsstaden i förgrunden.

Så här ska vi göra

Bygg tätt nära stationen och öka tillgängligheten till stationen för cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer.

För att skapa bättre underlag för samhälls-service och möjliggöra stationsnära bostäder ska vi utnyttja tillgänglig mark väl och bygga tätt där så är möjligt runt stationen. Ny bebyggelse ska dock anpassas i sin skala till småstadskarakteren i centrala Bro. Det är även viktigt att bebyggelsen planeras och utformas så att tillgängligheten till stationen ökas med nya och stärkta kopplingar och stråk.

Reservera och säkerställ ytor vid Bro station för utveckling av bussterminal, infartsparkering för bil och cykel och stationsnära service. Prioritera bytespunktens funktioner före andra intressen.

Kollektivtrafik är ytkrävande. För att fungera och vara ett attraktivt alternativ ska ytor reserveras för bussterminal, infartsparkering för bil och cykel, rastlokal för bussförare, stationsnära service med mera. Ytor behövs både på norra och södra sidan av järnvägen och vid östra och västra änden av perrongen.

Vi måste prioritera bytespunktens funktioner före andra intressen för att det ska finnas kapacitet för fler bussar och tåg.

Stationsnära privata fastigheter kan behöva förvärvas för att en större bussterminal ska få plats. Om det inte går att utöka ytan för terminalen vid stationen kan linjenätet behöva utformas med bussarnas tidsreglering på annan plats, till exempel i Bro centrum. Nuvarande infartsparkering norr om spåren är för smal för att få plats med vändmöjlighet.



Genom att prioritera bytespunktens funktioner framför andra intressen säkerställer vi förutsättningarna för en hållbar och inkluderande infrastruktur.

Planera för ett vändspår för pendeln och en ny stationsentré till västra änden av perrongen i Bro.

Kommunen har länge drivit frågan om ytterligare en entré i Bro. Den skulle minska avståndet till många arbetsplatser och tillkommande bostäder och därmed göra kollektivtrafiken mer lättillgänglig. I förstudien om Bro stationsområde, scenario "Västlig entré", är en ny entré förlagd väster om dagens entré. Denna entré är också vår utgångspunkt och pekas ut i plankartan. Ett nytt vändspår väster om perrongen kan vara ett sätt som gör det möjligt att köra pendeltågen i kvartstrafik.



Bussterminal och stationsplattform i Bro. Foto: Erik Sandqvist

Skapa en ny vägförbindelse över eller under järnvägen väster om perrongen och koppla den till en ny entré.

En västlig förbindelse vid järnvägen i Bro pekades ut i ÖP 2010 men har inte realiserats. En över- eller undergång kopplad till västlig entré behövs för att minska barriäreffekten av järnvägen och göra det lätt att röra sig mellan Bros olika delar. Det behöver utredas vidare om en ny vägkoppling är möjlig.

Reservera mark för att i framtiden möjliggöra fyrspar på Mäljarbanan.

Fyra spår väster om Kallhäll kan i framtiden krävas för fortsatt utveckling av såväl pendeltågs- som regional- och fjärrtågstrafiken. Trafikverket avser att i närtid utreda behovet av kapacitetsförstärkning mellan Kallhäll och Bålsta genom en åtgärdsvalstudie. Resultatet från åtgärdsvalstudien behöver lyftas in i underlaget för den kommande planeringen.

Utveckla stationsområdet till en mötesplats och knutpunkt i småstaden Bro.

Pendeltågsstationen är med dess funktion ett naturligt nav för Brobor både söder och norr om järnvägen, men stationen ska inte bara vara knutpunkt för kommunikationer utan

även en central social plats där människor kan mötas. Parallellt med att Bro växer och att vi ska resa allt mer kollektivt i framtiden kommer stationsområdets betydelse för Bro att öka avsevärt.

Med gestaltning, fler funktioner och aktivering av allmänna platser ska stationsmiljön bli mer inbjudande för de som kommer till Bro med pendeln samt bli en plats där invånarna som passerar vill dröja kvar och mötas. Utveckling av stationsområdet är en kritisk framgångsfaktor för att stärka sammanhållningen mellan Bros olika delar.

Utveckla grönområdet runt Sättrabäcken och vid Härnevi bollplan för rekreation och lek.



Stationsparken och det gamla stationshuset i Bro. Foto: Erik Sandqvist

Grönområdet runt Sättrabäcken mellan Enköpingsvägen och Mäljarbanan upplevs idag som en baksida mellan verksamhetsområdet och bebyggelsen vid stationen. En ny västlig entré till pendeltågsstationen kan ligga i direkt anslutning till grönområdet och utveckling av parkmiljö för rekreation och lek skulle bidra till en välkomnande plats och ge trygghet och attraktivitet till stadsrummet. Det finns även potential att skapa och stärka ett parkstråk från området runt Sättrabäcken norrut längs med Råbyvägen.



Genom att utveckla grönområdet för lek och rekreation ökar vi tryggheten och involverar barn i utvecklingen av stationsområdet. Låt barn och unga vara med och bestämma innehållet och utformningen av platsen!



Hur kan vi värna kulturmiljön i gamla Bro samtidigt som vi utvecklar stationsområdet?

Utveckling av stationsområdet och järnvägen, som är av riksintresse för kommunikationer, är en förutsättning för planeringen i Bro. Ny bebyggelse och ytor för kollektivtrafikens behov bör dock planeras så att läsbarheten av ortens ursprung inte försvåras.

Kulturmiljöutredningen för Bro pekar på att bebyggelsen som hör till den gamla stationsetableringen är mycket känslig för ytterligare rivning. Sambanden inom den äldre bebyggelsen är också känsligt för fragmentisering.

Kommunen ska säkerställa att det finns bra beslutsunderlag i form av kulturmiljöutredning eller antikvariskt underlag vid planarbeten eller bygglovsprövning. Det ska vara tydligt vilka värden som finns på platsen och hur de bör hanteras för att inte går förlorade när ändringar ska göras i värdefull kulturmiljö. Vid planläggning bör värdefulla byggnader skyddas från förvanskning samtidigt som ny bebyggelse utformas med hänsyn till områdets karaktärsdrag.

Ta tillvara på stationsområdets värdefulla kulturmiljöer för att stärka platsens kvaliteter och Bros identitet som stationssamhälle.

Bros stationsområde utgörs idag av en blandad bebyggelse som gradvis vuxit fram sedan järnvägsstationens tillkomst 1876. Gatunätet, som till stor del är oförändrat sedan tidigt 1900-tal, är oregelbundet och likaså tomtindelningen inom området. I kulturmiljöutredningen för Bro pekas hela stationsområdet ut som ett område med karaktärer att värna och ett flertal bebyggelsegrupper inom området bedöms vara särskilt värdefulla ur kulturmiljöperspektiv.

Med en hänsynstagande planering och ny bebyggelse som anpassar sig efter platsens värden finns det potential att stärka Bros identitet som stationssamhälle från 1800-talet. De råd och riktlinjer som framkommer i kulturmiljöutredningen för Bro ska vara vägledande vid kommande planering och bygglovsprövning.



Att skydda och förvalta den lokala kulturmiljön är en del i målet om att skapa Hållbara städer och samhällen.

Utred effekterna av att öppna Härnevi skolväg för trafik mot Enköpingsvägen.

Att öppna upp Härnevi skolväg som lågfartsgata för målpunktstrafik till skolan skulle medföra positiva effekter för trafiknätets robusthet. Det är dock viktigt att en förändring av gatan inte skadar värdena i dess småskaliga karaktär och grönstrukturen runt vägen. Hur gaturummet kan påverkas av att öppna upp för trafik genom Härnevi skolväg behöver därför utredas vidare.



Härnevi skolväg. Foto: Erik Sandqvist

Målpunkter, näringsliv och service

Planeringsinriktningar

- Låt Skällsta fortsätta vara Bros nav för sällanköpshandel och volymhandel, och utveckla Bro torg som mötesplats med vardagsnära handel, restaurang, service och möteslokaler.
- Utveckla attraktiva och lättillgängliga utflyktsmål i närmiljöer som lockar till kortare resor och mer hemester.
- Planera för aktiva mötesplatser som bidrar till att knyta ihop Bros olika delar och stärka den sociala sammanhållningen.
- Utveckla Bro IP som en gemensam mötesplats för personer i alla åldrar med fler ytor och funktioner.
- Utveckla delar av Kvistaområdet till ett nytt friluftsområde med motionsspår, terrängspår och andra möjligheter till friluftaktiviteter.
- Ta vara på värdet av att Upplands-Bro är en ö i Mälaren och öka möjligheterna till bad- och båtliv i Bro.

- Öka möjligheterna till ett differentierat näringsliv genom fler mindre verksamhetslokaler och samverka med det lokala näringslivet i samhällsplaneringen.

Bro ska vara en modern småstad, inte en sovstad

I Bros centrala delar ska det finnas arbetsplatser, handel, kultur och föreningsliv för att skapa liv och rörelse på både dag- och kvällstid. Småstaden Bro 2040 är en plats där näringsliv och tillskapandet av arbetstillfällen är en integrerad del i småstadslivet. I småstaden Bro finns en levande huvudgata som samlar invånare kring nöjen, handel och service och besökare utifrån uppskattar det lugna men ändå aktiva småstadslivet kombinerat med fantastisk natur in på knuten.

Utmaningar:

- Bro centrum och handelsplatsen i Skällsta konkurrerar såväl med externa handelsplatser i Bålsta och Järfälla som med e-handeln. Det behövs en medveten strategi för att främja en fortsatt närservice vid Bro torg och en levande handel i Skällsta.
- Värdefulla tillgångar i form av tätortsnära natur, kulturhistorisk miljö och närhet

till Mälaren och Lejondalssjön. upplevs inte alltid som kvaliteter i Bro eftersom tillgängligheten till dessa är begränsad på olika sätt. Det kan handla om att gång- och cykelvägar saknas eller att kulturhistoriska platser och tätortsnära natur inte förvaltas eller uppmärksammas.

Så här ska vi göra

Låt Skällsta fortsätta vara Bros nav för sällanköpshandel och volymhandel, och utveckla Bro torg som mötesplats med vardagsnära handel, restaurang, service och möteslokaler.

I kommunen finns utöver de två centrumen i tätorterna två externa handelsplatser: Brunna Park och Skällsta. Handeln vid Bro torg består till största delen av mindre dagligvaruhandel med lokal inriktning, medan handelsplatserna erbjuder ett större utbud och mer sällanköps-handel. De externa handelsplatserna är de lokala torgens största konkurrenter om kunderna, samtidigt som de innebär att det totala utbudet inom kommunen blir större och mer varierat.

Bro torg behöver en medveten strategi för att upprätthålla dagens servicenivå. I kombination med den fysiska utvecklingen

av torget som beskrivs i tidigare avsnitt, behövs också en utvecklad strategi med inriktning mot det lokala näringslivet och centrumutveckling.

Utveckla attraktiva och lättillgängliga utflyktsmål i närmiljöer som lockar till kortare resor och mer hemester.

Fina utflyktsmål som naturreservat, parker, badplatser och kulturhistoriska platser stärker den lokala stoltheten och sammanhållningen i en ort. Vi ser att det är viktigt att i Bro satsa på de platser för rekreation som finns och ytterligare stärka dem som målpunkter. Det ska märkas att Bro är en småstad med stora värden. Här är gott om samlingsplatser som naturreservat, badplatser och friluftsområden.



Inspirationsbild höghöjdsbana i Hällkana

Planera för aktiva mötesplatser som bidrar till att knyta ihop Bros olika delar och stärka den sociala sammanhållningen.

Vi vill skapa platser i mellanrummen där människor kan mötas. Genom aktiv planering ska vi lokalisera sådana platser så att det är naturligt att ta sig dit från Bros olika delar samt ge platserna funktioner och utformning som lockar till längre vistelse. Då finns förutsättningar för spontana träffar och mellanmännsliga interaktioner utanför deras givna sammanhang.

Utveckla Bro IP som en gemensam mötesplats för personer i alla åldrar med fler ytor och funktioner.

Bro IP ska fortsätta att utvecklas som Bros idrottscentrum och en mötesplats för kommunens unga. Det kan handla om fler idrottsytor, åtgärder för att öka tryggheten ytterligare och skapa en inkluderande gestaltning för både flickor och pojkar, äldre och yngre barn och vuxna. Kopplingen över järnvägen och till den föreslagna nya skolan behöver stärkas och förutsättningarna för en gång- och cykelbro över järnvägen bör därför undersökas. En sådan sammanbindande funktion skulle också stärka kopplingen mellan befintliga Bro och Trädgårdsstaden, och öka tillgängligheten inte bara till Bro IP

utan också till det rekreativa dagvattenstråk som FÖP:en pekar ut.

Utveckla delar av Kvistaområdet till ett nytt friluftsområde med motionsspår, terrängspår och andra möjligheter till friluftsaktiviteter.

En förstudie har gjorts för området Kvista som består av ett större sammanhängande skogsområde utan någon befintlig bebyggelse. Delar av området pekas ut för utveckling av nya bostäder men i de delar där rekreativvärdena bedöms vara höga föreslås ett nytt friluftsområde med möjligheter till olika typer av friluftaktiviteter. Områdets närhet till pågående utbyggnad i Tegelhagen samt ett flertal pågående detaljplaner gör att det kommer fylla ett viktigt behov av rekreation för framtida boende. Men friluftsområdet ska även utgöra en målpunkt för alla Upplands-Brobor och besökare.

Tätortsavgränsningen går genom det föreslagna friluftsområdet och platsen utgör entrén till tätorten från Säbyholm och Ådöhalvön, vilket gör den till en strategisk målpunkt i relationen mellan tätort och landsbygd. I anslutning till friluftsområdet vid Kvistaberg föreslås en yta för handelsträdgård eller dylik verksamhet som speglar skärningspunkten mellan tätorten och landsbygden.

Ta vara på värdet av att Upplands-Bro är en ö i Mälaren och öka möjligheterna till bad- och båtliv i Bro.

Bro har med sitt läge fördelen att dela en av Stockholmsregionens viktigaste upplevelsevärden, nämligen den direkta närheten till vattnet och Mälaren. Samtidigt upplevs inte vattnet vara tillgängligt från stora delar av Bro tätort och i förhållande till den långa strandlinjen mot Mälaren är möjligheterna till bad- och båtliv relativt begränsade. Vi ska därför stärka kopplingar och utveckla målpunkter vid Mälaren samt utveckla möjligheten att angöra Bro från vattnet.

För att även stärka mälarkopplingen utanför tätorten ska vi förverkliga Landsbygdsplanens förslag om att skapa en gång- och cykelkoppling från tätorten till Ådöhalvön och Björknäsbadet.

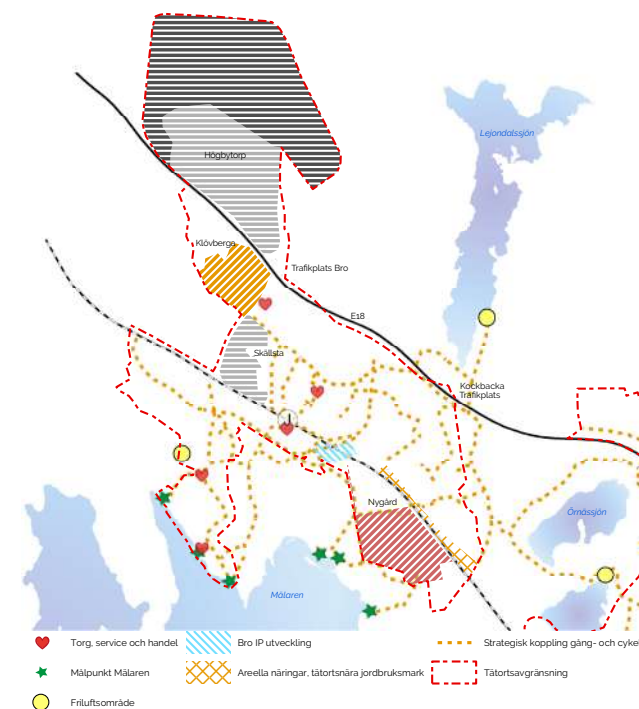


Björknäs badplats. Foto: John Marin

Öka möjligheterna till ett differentierat näringsliv genom fler mindre verksamhetslokaler och samverkan med det lokala näringslivet i samhällsplaneringen.

I Bro finns idag en stor bredd av olika typer av näringsverksamheter som spänner mellan storskaliga industriella verksamheter vid Högbytorp, småskalig industri och handel i Skällsta, lokal kommersiell service i Bros centrala delar och även tätortsnära jordbruk. I verksamhetsområdet Nygård pågår detaljplanering och områdets befintliga utformning och karaktär med storskalig logistikverksamhet kan komma att förändras framöver. I direkt anslutning till tätorten finns även flera verksamheter som lockar besökare till Bro, såsom golfanläggningar, galoppbana samt hotell- och konferensanläggningar.

Samhällsplaneringen ska både ta hänsyn till det lokala näringslivets förutsättningar och bidra till att Bro är en attraktiv plats för verksamheter att etablera sig på. Den fysiska planeringen är en viktig del i att skapa förutsättningar för ett differentierat och hållbart näringsliv.



Utvecklingsområde verksamheter: Området är utpekad i ÖP 2010 för utveckling av Högbytorps verksamhetsområde. Det finns ett planprogram framtaget för området, vilket ska vara vägledande vid eventuell kommande planering samt bygglovsprövning.

Befintliga verksamheter: Befintliga verksamhetsområden med storskaliga industriella verksamheter i Högbytorp och småskalig industri och handel i Skällsta.

Pågående detaljplan, nya verksamheter: I området Klövberga pågår detaljplanering för ett nytt verksamhetsområde.

Pågående detaljplan, befintliga verksamheter: Nygård är ett befintligt verksamhetsområde där arbete med en ny detaljplan pågår. Utformningen av området och dess karaktär med storskaliga verksamheter kan komma att ändras i framtiden.

Genomförande – Hur ska FÖP Bro bli verklighet?

Planeringsinriktningar

- Prioritera detaljplaner som är nära kollektivtrafik, teknisk infrastruktur, centrumnoder och service.
- Prioritera detaljplaner som bidrar till att uppfylla kommunens mål om ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart samhälle.
- Ta hänsyn till de lokala marknadsförutsättningarna i kommunens arbete med nya detaljplaner.
- Följ upp i vilken utsträckning kommunens detaljplanering och bygglov följer intentionen i översiktsplanen.
- Bevara områden med naturvärdesklass 1 och 2. I områden med naturvärdesklass 3 och 4 ska grönkompensationsåtgärder vidtas vid exploatering.
- Arbeta strategiskt med mark- och fastighetsinnehav för att styra utvecklingen i Bro i enlighet med FÖP Bro.

FÖP:en uttrycker kommunens långsiktiga viljeinriktning för Bro.

Den fördjupade översiktsplanen för Bro tätort uttrycker kommunens långsiktiga viljeinriktning för den fysiska planeringen. Det är ett politiskt dokument som antas av kommunfullmäktige.

Den fördjupade översiktsplanen blickar långt fram i tiden, väger in både nationella, regionala och lokala intressen och tar bredare hänsyn än detaljplaneringen. Om den politiska viljeinriktningen ändras på ett betydande sätt ska översiktsplanerna också ändras i enlighet med detta. Detta för att ge en förutsägbarhet och kontinuitet i planeringen för invånare, myndigheter och andra aktörer som berörs av kommunens fysiska planering.

Så här ska vi göra

Prioritera detaljplaner som är nära kollektivtrafik, teknisk infrastruktur, centrumnoder och service.

Vi ska börja bygga det som ligger närmast befintliga kommunikationer, infrastruktur och service. Det förslag till utbyggnadsordning som finns på nästa sida grundar sig på den närhetsprincipen. Vi ska inte heller tillskapa ny tätortsbebyggelse utanför tätortsavgränsningarna.

Prioritera detaljplaner som bidrar till att uppfylla kommunens mål om ett hållbart samhälle.

I de flesta planer och projekt finns visioner om att skapa vackra miljöer, bra bostäder eller livskraftiga verksamheter. Men för att ett projekt ska vara hållbart räcker det inte med att projektet i sig har ett attraktivt innehåll. Allt nytt vi bygger kommer att ha påverkan på de människor och det samhälle som redan finns. När vi lägger pengar och resurser på att bygga nytt måste det nya bidra till att vi uppnår våra mål om en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar kommun.

Ta hänsyn till de lokala marknadsförutsättningarna i kommunens arbete med nya detaljplaner.

För ett hållbart genomförande som följer efterfrågan ska kommunen ta sin del av ansvaret för att ge bästa möjliga förutsättningar för nyproducerade bostäder.

Vi ska prioritera mellan detaljplaner och släppa fram planer i rätt tid. De detaljplaner som är under genomförande samtidigt ska erbjuda olika boendeformer och inte konkurrera med varandra inom samma segment. Ur bostadsförsörjningssynpunkt är det också viktigt att nyproduktionen erbjuder olika boendeformer och hustyper för olika faser i livet.

Följ upp i vilken utsträckning kommunens detaljplanering och bygglov följer intentionen i översiktsplanen.

Upplands-Bro har ambitiösa mål om en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar kommun. För att bevaka att utvecklingen går åt rätt håll ska vi följa upp hur väl viljeinriktningarna i FÖP Bro följs i efterföljande politiska beslut, planering och genomförande. Uppföljningen kommer också att ge oss en indikation på hur väl FÖP Bro fungerar som politiskt styrdokument.

Bevara områden med naturvärdesklass 1 och 2. I områden med naturvärdesklass 3 och 4 ska grönkompensationsåtgärder vidtas vid exploatering.

Områden med naturvärden kan klassificeras utifrån en skala enligt SIS-standard där klass 1 utgör högst naturvärde och klass 4 innebär visst naturvärde. Vid nybyggnation är det nästan alltid så att den mark som tas i anspråk innehåller naturvärden. Det kan vara motiverat att låta naturvärden ge vika för nya bostäder, verksamheter eller något annat som är viktigt för invånarna och kommunen, men vi ska alltid kompensera för det. När naturvärden försvinner ska nya naturvärden tillföras i form av grönkompensation. Det

kan till exempel ske genom skötselåtgärder, restaurering av skadade miljöer, skapande av nya livsmiljöer eller genom att långsiktigt skydda naturområden som tidigare saknat skydd. Inriktningen om grönkompensation och bevarande av områden med de högsta naturvärdena uttrycks sedan tidigare i kommunens Grönplan som beslutades av kommunfullmäktige 2008.



Genom att spara områden med höga naturvärden tar kommunen ansvar för att skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer.

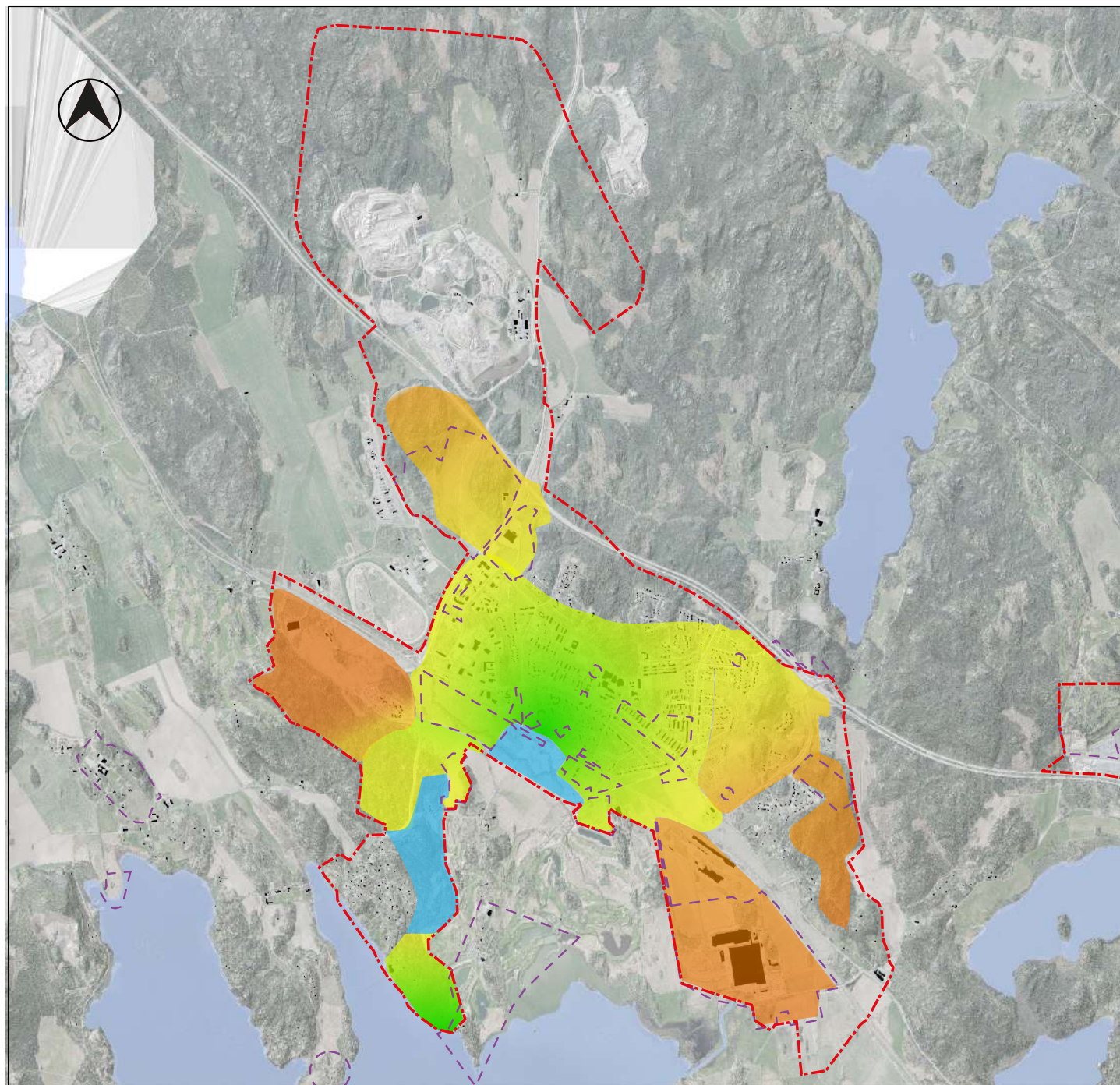
Arbeta strategiskt med mark- och fastighetsinnehav för att styra utvecklingen i Bro i enlighet med FÖP Bro.

För att kunna styra utvecklingen och skapa förutsättningar för förtätning och utveckling av Bro, behöver kommunen arbeta strategiskt med mark- och fastighetsinnehav. Det är ett arbete som innefattar både avyttring och förvärv av mark såväl som aktiv styrning, förvaltning och utveckling av den mark kommunen äger. Att till exempel arbeta aktivt med markanvisningar för att attrahera bostads- och fastighetsutvecklare för att ge dem incitament att pröva önskvärda upplåtelseformer eller projekt gör kommunen till en medskapare av social hållbarhet.

Vad är en naturvärdesinventering enligt SIS-standard?

Naturvärdesinventering (NVI) är ett sätt att identifiera och klassa värdefulla naturområden enligt en standardiserad metod. Det huvudsakliga syftet är att avgränsa och beskriva naturområden av betydelse för biologisk mångfald.

Naturvärdesinventering innehåller såväl kartstudier och sammanställning av tidigare kunskap, som fältinventering. Metoden går ut på att beskriva ett så kallat biotopvärde. Livsmiljöer (biotoper) beskrivs genom till exempel trädålder och förekomst av värdefulla ekologiska strukturer som döda träd, ihåliga träd, fuktiga partier och marker med stenblock. Vidare beskrivs ett artvärde, utifrån vilka skyddade eller ovanliga arter som har påträffats under inventeringen. Biotopvärdet och artvärdet fogas sedan samman till ett naturvärde, där skalan går från klass 1 (högst naturvärde), via klass 2 (högt värde), klass 3 (påtagligt värde) till klass 4 (visst värde).



Förslag utbyggnadsordning:

- Prioriterat till 2030
- Prioriterat 2030 - 2040
- Prioriterat efter 2040

Pågående utbyggnad

Pågående detaljplan

Befintlig bebyggelse

HållbarhetskONSEKVENSBESKRIVNING – sammanfattning

FÖP Bro antas medföra betydande miljöpåverkan och omfattas av kravet enligt 6 kap miljöbalken att genomgå en strategisk miljöbedömning. Kommunen har utvidgat arbetet till att göra en hållbarhetsbedömning. Den uppfyller miljöbalkens krav men låter även sociala och ekonomiska aspekter konsekvensbedömas. Arbetet har genomförts stegvis och skett integrerat och parallellt med kommunens planarbete.

FÖP Bro bedöms sammantaget i större utsträckning bidra till hållbar utveckling jämfört med nollalternativet. Det gäller både utifrån miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Planen och planeringsinriktningarna bedöms vara väl avvägda utifrån samtliga hållbarhetsperspektiv då det inte finns någon tydlig övervikt åt vare sig miljömässigt, socialt eller ekonomiskt perspektiv.

Ekonomisk hållbarhet

Utifrån ett ekonomiskt perspektiv bedöms FÖP Bro vara mer hållbar jämfört med nollalternativet för alla studerade aspekter. När det gäller arbetsmarknad och näringsliv samt befolkning och bostadsmarknad omfattar båda alternativen utveckling av bostäder, verksamheter och service samt att tillgängligheten till pendeltågsstationen förbättras. I planen tillkommer dock

förtydligande planeringsinriktningar som stärker kollektivtrafiken, utvecklar torget med handel och service och tillgängliggör natur- och kulturvärden. Detta sammantaget gynnar arbetsmarknad och näringsliv samt bidrar till en attraktiv boendemiljö i Bro. Genom att FÖP Bro redovisar en prioritering gällande utbyggnadsordning bedöms planen också vara mer hållbar utifrån kommunalekonomi och robusthet. Utvecklingen blir mer resurseffektiv och ger också bättre förutsättningar för att kunna nyttja kollektivtrafik och kommunal service kostnadseffektivt.

Social hållbarhet

Ur ett socialt perspektiv bedöms FÖP Bro vara mer hållbar utifrån folkhälsa kopplat till fysisk aktivitet och rekreation samt boendemiljö och trygghet. Planen stärker möjligheterna till fysisk aktivitet och rekreation, ökar tillgängligheten till natur- och kulturmiljöer och ökar möjligheten att gå och cykla. FÖP Bro har tydligare planeringsinriktningar gällande Bro torg och kopplingen mellan stationen och torget för att öka trygghet och tillgänglighet. I planen anges också hur förbättring av områden kan ske samtidigt som de förtätas.

FÖP Bro bedöms vara mer hållbar ur kulturmiljösynpunkt jämfört med nollalternativet. I planen finns

planeringsinriktningar som tillgängliggör natur- och kulturmiljöer, samt om att tillvarata stationsområdets värdefulla kulturmiljöer. I plankartan har kulturmiljöintressen synliggjorts i de områden där bebyggelse planeras i anslutning till värdefulla kulturmiljöer (Bro stationsområde och Sandhaga). FÖP Bro innebär även mindre intrång i jordbruksmark jämfört med nollalternativet.

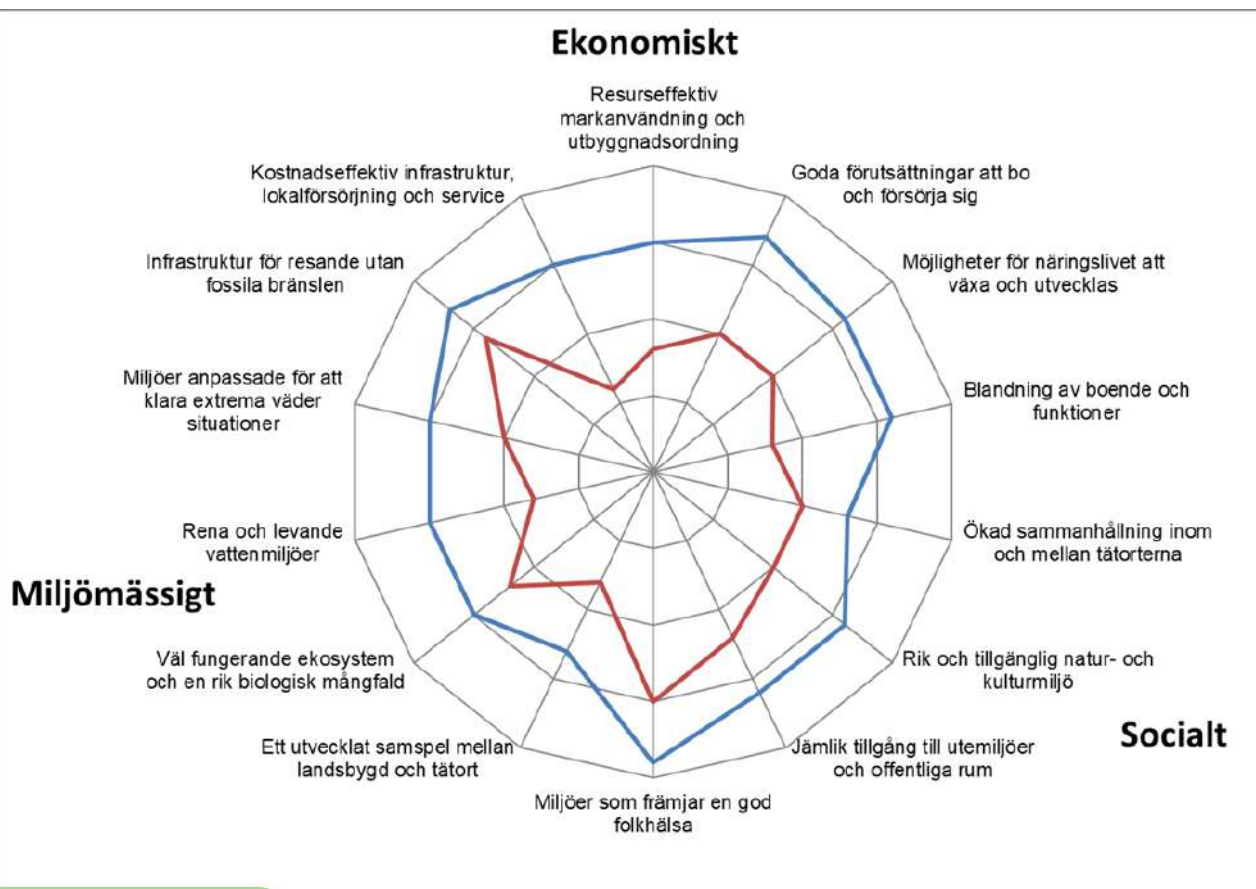
Miljömässig hållbarhet

Utifrån ett miljömässigt perspektiv bedöms FÖP Bro vara mer hållbar än nollalternativet när det gäller klimat och klimatanpassning, vattenmiljöer och vattenkvalitet samt grönsstruktur och biologisk mångfald. Planen ger bättre förutsättningar att resa fossilfritt och klara extrema vädersituationer samt bättre förutsättningar att skydda vattenmiljöer och vattenkvalitet. Detta beror bland annat på att FÖP Bro har tydligare planeringsinriktningar gällande till exempel utbyggd laddinfrastruktur, i karta pekar ut områden för utveckling av kollektivtrafik, strategiska områden för fördröjning av dagvatten, ytor för översvämning och skyfall samt pekar ut prioritering gällande utbyggnadsordning. Dock ökar samtidigt trafiken med föreslagen bebyggelseutveckling, liksom till viss del andelen hårdgjorda ytor. För att begränsa utsläpp av växthusgaser

och för att rena och fördröja dagvatten och skydda recipienten Mälaren är det därför viktigt att planeringsinriktningarna följs. För grönstruktur och biologisk mångfald innebär FÖP Bro nya planeringsinriktningar som säger att befintliga naturvärden av klass 1 och 2 ska sparas samt att klass 3 och 4 ska grönkompenseras. När det gäller folkhälsa utifrån buller, utsläpp till luft och risker bedöms FÖP Bro och nollalternativet vara likvärdiga. Förtätning innebär att bebyggelse kan komma att planeras i miljöer utsatta för buller, utsläpp till luft och risker.

Värderos

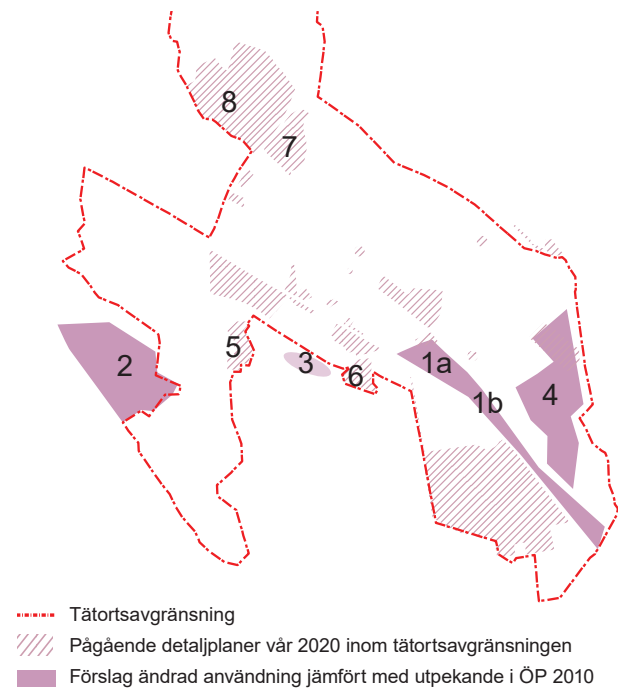
FÖP Bros möjligheter att bidra till en hållbar utveckling har utvärderats med hjälp av en värderos. Det är en bedömning av förutsättningarna att nå en hållbar utveckling och inte ett absolut värde på hållbarhet. Blå linje visar FÖP Bro och röd linje nollalternativ:



Om hållbarhetskriterierna

Under 2018 och 2019 har en förvaltningsövergripande projektgrupp arbetat tillsammans med temadefinitioner och inriktningar för FÖP Bro. Utifrån dessa definitioner har sedan en mindre arbetsgrupp med tjänstepersoner definierat ett antal hållbarhetskriterier för social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Kriterierna har också utgångspunkt i Agenda 2030, barnkonventionen och de nationella miljö- och folkhälsomålen. Det är dessa kriterier som syns i hållbarhetsrosen.

Här ändrar eller specificerar FÖP Bro 2040 ställningstaganden i ÖP 2010



1. Kockbacka verksamhetsområde.

Tidigare utpekad som nytt mindre verksamhetsområde i bullerutsatt läge mellan väg och järnväg. Nu pågår detaljplanering för en ny skola på delar av ytan, och den övriga ytan pekas dels ut för småskaliga service-, friluft- eller idrottsanläggningar (1a) och

dels för areella näringar, jordbruksmark (1b). En del av ytan i 1a avsätts också för rekreativ dagvattenhantering. Det är fortsatt viktigt att reservera mark för fyrspår på Mäljarbanan utmed hela sträckan.

2. Kvista

Tidigare utpekad för bostadsbebyggelse men en stor del övergår till att pekas ut för naturmark och areella näringar och föreslås tillhöra landsbygden och ej ingå i tätortsutvecklingen. Förstudie finns framtagen för området och medföljer som bilaga till FÖP Bro som detaljerar förslaget till struktur för tillkommande markbostäder, infrastruktur och rekreationsområden.

3. Söder om Ginnlögs väg

Området ligger utanför tätortsavgränsningen och är utpekad som utredningsområde för bostadsbebyggelse i ÖP 2010.

I enlighet med ÖP 2010 behöver områdets värden utredas med hänsyn till kulturmiljövärden, ekologiska värden och ekosystemtjänster, och vägas mot det framtida behovet av tillkommande bebyggelse, för att säkerställa en lämplig markanvändning.

4. Öster om Kockbacka

Förstudie finns framtagen och medföljer som bilaga till FÖP Bro som detaljerar förslaget till struktur för tillkommande markbostäder, infrastruktur och rekreationsområden.

Här pågår detaljplanering som ändrar användning för bebyggelse jämfört med i ÖP 2010:

5. Klockaren

Planuppdrag finns för bostadsbebyggelse i närheten av Bro Hofs golfbana. Anknyter till utbyggnaden av Tegelhagen.

6. Härnevi hage

Planuppdrag finns för bostadsbebyggelse i närheten av Bro Hofs golfbana. Anknyter till utbyggnaden av Trädgårdsstaden och Bro IP.

7. Klöv och lilla Ullevi

Planuppdrag finns som syftar till att undersöka möjligheten att bygga bostäder vid handelsplatsen vid trafikplats Bro.

Här pågår detaljplanering inom tidigare utredningsområde i ÖP 2010 (pågående planer inom utvecklingsområde listas ej):

8. Klövberga

Planarbete pågår och syftar till att utveckla ett varierat område för verksamheter, logistik och sällanköpshandel i kombination med att viktiga delar av natur- och kulturmiljön i området bevaras och tillgängliggörs.

Fördjupad översiktsplan för tätorten Bro i Upplands-Bro, antagen av kommunfullmäktige 2022-02-16.

Författare: Upplands-Bro kommun.

Kartor och GIS: Upplands-Bro kommun

Layout: Upplands-Bro kommun

Fotografer: Enligt bildtext och annars Upplands-Bro kommun där inget annat anges. Några av inspirationsbilderna är av okänt ursprung.

Flygbilder är fotograferade av Bergslagsbild AB.

Under framtagandet av FÖP Bro fungerade samhällsbyggnadsutskottet som politisk styrgrupp.

Upplands-Bro har en strategisk placering vid Mälaren, mitt i naturen med flera större städer på lagom avstånd. Tack vare goda kommunikationer kan man få det bästa av två världar, storstadens puls och lantligt boende. Här möts en mångtusenårig historia med en spännande framtidsutveckling. Kommunens växande näringsliv gör att allt färre invånare behöver pendla ut för att förvärvsarbeta. Här finns ett rikt utbud av kultur- och fritidsaktiviteter som erbjuder aktiviteter och avkoppling för alla intressen och åldrar.

www.upplands-bro.se/fopbro

kommunstyrelsen@upplands-bro.se

08 581 690 00



Foto : WSP

Upplands-Bro kommun har cirka 30 000 invånare och är en växande kommun, både när det gäller invånare och företags-etableringar. Kommunen ligger vid Mälaren, ungefär två mil nordväst om Stockholm och pendeltåget tar ungefär 25 minuter till Stockholms central. Här finns två tätorter, Kungsängen och Bro, och en levande landsbygd.

Upplands-Bro växer och vi utvecklar kommunen för att möta framtidens behov. En kommun som du som bor, arbetar eller besöker ska trivas i, en kommun som erbjuder både närhet till grönområden och vatten, ett aktivt kultur- och föreningsliv och goda möjligheter för företag att växa och anställa. En modern kommun, som fokuserar på det viktiga.



**UPPLANDS-BRO
KOMMUN**

telefon: 08-581 690 00 • e-post: kommun@upplands-bro.se

postadress: Upplands-Bro kommun 196 81 Kungsängen

besöksadress: Furuhällsplan 1, Kungsängen

webbplats: www.upplands-bro.se/fopbro