

Detaljplan för

Trumpetartorp (del av Finnsta 2:5 m.fl.)

nr 1901

Bro, Upplands-Bro kommun

Utökat förfarande

Upprättad enligt PBL SFS 2010:900 i dess lydelse efter 1 januari 2015

Planbeskrivning



Översiktskarta med planområdet markerat med blått.

Innehållsförteckning:

Innehåll

Planbeskrivning.....	1
Innehållsförteckning:.....	1
Handlingar.....	5
Planhandlingar.....	5
Övriga handlingar.....	5
Planens syfte, bakgrund och huvuddrag.....	5
Bakgrund.....	5
Planens syfte och huvuddrag.....	5
Planprocessen.....	5
Handläggning.....	5
Preliminär tidplan.....	6
Planuppdrag.....	6
Förenligt med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken.....	6
Hushållning med mark- och vattenområden.....	6
Miljökvalitetsnormer samt ekologiskt särskilt känsliga områden.....	6
Utomhusluft.....	6
Vatten.....	7
Buller.....	7
Ekologiskt känsliga områden.....	7
Behovsbedömning/Undersökning om betydande miljöpåverkan.....	7
Plandata.....	8
Läge och areal.....	8
Markägoförhållande.....	9
Gällande planer och tidigare ställningstaganden.....	9
Riksintresse.....	9
Strandskydd.....	9
Vattenskyddsområde.....	9
Regionala planer och program.....	9
RUFs.....	9
Kommunala planer och program.....	10
Vision 2035.....	10
Översiktsplan.....	10
Grönplan.....	10
Detaljplaner och förordnanden.....	10
Förutsättningar och planförslag.....	10

Natur.....	10
Mark och vegetation.....	10
Landskaps- och stadsbild.....	12
Rekreation och friluftsliv.....	12
Fornlämningar	12
Geologi/Geotekniska förhållanden.....	13
Bebyggelseområden	13
Befintlig bebyggelse.....	13
Kulturmiljö.....	13
Övergripande disposition	13
Ny bebyggelse, verksamheter.....	14
Gestaltning	14
Material/byggt teknik	15
Tillgänglighet	15
Upphävande av strandskydd.....	16
Gällande strandskydd	16
Särskilda skäl till upphävande av strandskydd	16
Trafik och kommunikationer.....	17
Gatunät, parkering, varumottagning, utfarter	17
Gång-, cykel- och mopedtrafik.....	17
Kollektivtrafik	17
Störningar och risker	18
Buller och vibrationer.....	18
Radon	18
Översvämning	19
Farligt gods.....	19
Teknisk försörjning	19
Dagvatten	19
Vatten och avlopp.....	20
Värme	20
El, tele, bredband.....	20
Avfall.....	20
Konsekvenser av planens genomförande	20
Miljökonsekvenser	20
Ekonomiska konsekvenser	21
Sociala konsekvenser	22
Barnkonsekvenser	22
Trafik.....	22
Buller	23

Naturmiljö	23
Rekreation, Tillgänglighet.....	24
Genomförande	24
Organisatoriska frågor.....	24
Ansvarsfördelning och huvudmannaskap.....	24
Avtal	24
Fastighetsrättsliga frågor	24
Ägoförhållanden	24
Fastighetsbildning	24
Servitut, ledningsrätter och andra fastighetsrättsliga avtal	24
Tekniska frågor	25
Tekniska utredningar/undersökningar	25
Dokumentation och kontroll.....	25
Höjdsättning	25
Ekonomiska frågor	25
Driftkostnader.....	25
Bygglov, bygganmälan.....	25
Avgift för vatten och avlopp	25
Lantmäteriförrättning	25
Administrativa frågor	26
Genomförandetid.....	26
Medverkande i projektet.....	26

Handlingar

Planhandlingar

Plankarta med bestämmelser i skala [1:1000] , daterad den 3 maj 2019.
Denna planbeskrivning.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Structor 2019-04-17

Övriga handlingar

Behovsbedömning	2018-12-19
Dagvattenutredning, Tyréns	2018-08-23
Inledande PM Geoteknik, Bjerking	2018-04-18
PM Serviceanläggning trafikplats Kockbacka, Sweco	2018-12-07
Riskbedömning, Carlens Brand & Risk AB	2018-08-21

Planens syfte, bakgrund och huvuddrag

Bakgrund

OKQ8 har 2017-10-31 inkommit med en ansökan om planbesked för att planlägga del av fastigheterna Finnsta 2:5 samt 2:6, i anslutning till kommunens nya trafikplats Kockbacka.

Området är idag delvis påverkat av utbyggnationen av nya trafikplatsen. Förutom den mark som är påverkad av byggnationen består platsen i dagsläget av ängs- och skogsmark. Platsen ligger i direkt anslutning norr om E18. Marken är inte detaljplanerad.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att utveckla området kring Kockbacka nya trafikplats. Inom området föreslås en drivmedelsanläggning med fullservice inklusive butik och biltvätt, en vägre restaurang samt en entréplats /besöksparkering (med sittplatser och informationsskylt till Lejondals naturreservat) till intilliggande naturområde.

Detaljplanen ska också möjliggöra byggnation av en gång-och cykelväg längs med E18 som ska anslutas till befintlig gång-och cykelväg längs med Lejondalsvägen och ska komma från Finnsta till planområdet. Planen ska bidra till mer tillgänglighet till området rund Lejondalssjön.

Dagvatten ska hanteras lokalt inom planområdet. Eftersom dagvatten från planområdet kommer att rinna igenom vattenskyddsområdet till Mälaren-Görväln som används som dricksvattentäkt och till ett Natura 2000-område är det jätteviktigt att hantera dagvatten på ett bra sätt. Dagvatten kommer att fördröjas och infiltreras ner i marken till dagvattenmagasin efter rening.

Planprocessen

Handläggning

Detaljplanarbetet inleddes under våren 2018 och handläggs enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) i dess lydelse efter 1 januari 2015.

Handläggning av detaljplanen sker med utökat förfarande.

Eftersom planområdet inte är ett stort område och planuppdraget är i linje med gällande översiktsplan bedömdes inte program som något nödvändigt utan detaljplanen börjar i plansamrådsskedet.



Det aktuella planskedet är samråd då remissinstanser, fastighetsägare och andra berörda får ta del av förslaget och komma med synpunkter. Efter samrådet upprättas en samrådsredogörelse där yttranden som framförts under samrådet redovisas. Planförslaget kan komma att justeras och kompletteras vid behov innan ett granskningsförslag upprättas.

Preliminär tidplan

Samrådsbeslut (SBU)	29 maj 2019
Samrådstid	juni – juli 2019
Beslut om granskning (SBU)	hösten 2019
Granskningstid	hösten 2019
Antagande (KF)	vinter 2020

Planuppdrag

Kommunstyrelsens gav 2017-12-06 §134, samhällsbyggnadschefen i uppdrag att ta fram förslag till ny detaljplan för Trumpetartorp (del av Finnsta 2:5 m.fl.) inkluderande rastplats med information om kommunen och parkering för besökare till naturreservatet. Planprocessen avses ske genom utökat förfarande.

Förenligt med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken

Kommunen bedömer att detaljplanen är förenlig med miljöbalkens (MB) 3 kapitel avseende lämplig användning av mark och vatten samt 5 kapitlet angående miljö kvalitetsnormer. Något riskintresse enligt 4 kapitlet berörs inte. Planområdet gränsar till Europaväg 18 i söder, E18 omfattas av riksintresse för kommunikation.

Hushållning med mark- och vattenområden

Mark- och vattenområden ska enligt miljöbalken användas för det ändamål vilket området är mest lämpat för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Planförslaget innebär ingen märkbar påverkan på hushållning av mark och vatten.

Miljö kvalitetsnormer samt ekologiskt särskilt känsliga områden

Vid detaljplanering ska hänsyn tas till gällande miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, vatten, buller och ekologiskt känsliga områden.

Utomhusluft

För närvarande finns miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid (NO₂), partiklar (PM₁₀ och PM_{2,5}), bensen, kolmonoxid, svaveldioxid, ozon, bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly. Halterna av svaveldioxid, kolmonoxid, bensen, bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly är så låga att

miljökvalitetsnormer för dessa ämnen klaras i hela regionen. Enligt luftvårdsförbundets normkartor över Upplands-Bro kommun överskrids inte heller normerna för kvävedioxid, bensen och partiklar inom planområdet.

Detaljplanens genomförande medför ökad trafik i området men riskerar inte att bidra till överskridande av någon miljökvalitetsnorm för luft.

Vatten

Exploateringsområdet ingår i vattenförekomsten Mälaren-Görväln som omfattas av beslutade miljökvalitetsnormer. Normerna innebär att den ekologiska och kemiska statusen ska vara ”god”. Detaljplanen bedöms inte ha någon negativ inverkan på den ekologiska statusen i Mälaren-Görväln.

Buller

Vid detaljplanering ska hänsyn tas till gällande miljökvalitetsnorm för buller. Normen uttrycks som att ”det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa”. Normen följs när strävan är att undvika skadliga effekter på människors hälsa av omgivningsbuller.

En bullerutredning från 2013 som har gjorts av trafikverket i samband med byggnation av trafikplats Kockbacka visar att ljudnivån inom stora delar av planområdet är mellan 60 till 65 dBA (uteplats). Verksamheterna är inte bullerkänsliga och platsen är liksom liknande lokaliseringar kring motorvägar typisk vid trafikplatser i närheten av tätorter.

Bullret från verksamheterna mot naturreservatet kommer att vara lägre än från E18 då hastigheterna inom planområdet kommer att vara låga.

För sådana lokaler som till exempel hotell eller restauranger, finns det inte några regler i BBR om buller. Även sådana lokaler måste dock uppfylla de grundläggande kraven på bullerskydd i PBL (SFS 2010:900) och PBF (2011:338) samt uppfylla allmänna hänsynsregler enligt 2 kap i Miljöbalken (1998:808).

Ekologiskt känsliga områden

I Upplands-Bro finns ett antal ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO) som ofta sammanfaller med områden av riksintresse för natur- och kulturminnesvård eller friluftsliv. Enligt 3 kap, 3 § Miljöbalken ska mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.

På cirka tre kilometers avstånd sydöst från planområdet ligger ett ekologiskt särskilt känsligt område (ESKO) enligt MB 3 kap. Broviken. Det omfattar själva stranden, de strandnära bottnarna samt omgivande strandängar. Planområdet ligger väl skilt från ESKO-områden och detaljplanen har utformats så att dagvattenhanteringen inte påverkar vattenmiljön negativt. Föreslagna lösningar i dagvattenutredning med lokalt omhändertagande innebär att transport av dagvatten och föroreningar till recipient kommer att utebli vid ett dimensionerande 20-årsregn.

Behovsbedömning/Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunens sammanlagda bedömning är att planen antas medföra risk för en betydande miljöpåverkan pga närhet till naturreservat, delvis orört område, avrinning till Natura 2000-område och vattenskyddsområde, avverkning, inom strandskyddat område, inte utpekade i översiktsplanen för bensinstation och snabbmatskedja och därmed så omfattas den inte av ÖPs MKB. Kommunen anser således att det behöver tas fram en MKB för planen.

Detta är även avstämt med Länsstyrelsen, samrådatum 2018-12-19. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning, baserat på redovisat underlag, att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning enligt 6 kap. 11 § miljöbalken och 4 kap. 34 § plan- och bygglagen (2010:900) behöver tas fram.

Beträffande avgränsning av MKB, enligt 6 kap. 13 § miljöbalken, anser Länsstyrelsen att de väsentligaste frågorna har lyfts fram i underlaget och att dessa behöver hanteras i MKB:n.

Länsstyrelsen vill särskilt påtala vikten av att utreda påverkan på grönkilen som löper söder om Lejondalssjön (en del av Görvälnkilen) då planförslaget innebär en minskning av en redan smal korridor mellan E18 och Lejondalssjön. Vidare vikten av att utreda påverkan på strandskyddet, Östra Mälarens vattenskyddsområde och Natura 2000-området i Broviken samt riskerna med hantering av miljöfarliga ämnen på drivmedelsstationen.

Inför plansamråd krävs att utredningar ska göras beträffande risker (E18 är utpekad som primärled för transport av farligt gods. En drivmedelsstation skulle öka riskerna i området eftersom de hanterar både brandfarliga varor men även explosiva varor), dagvattenhantering, trafik samt geotekniska förhållanden. Förebyggande åtgärder för att minska riskerna kommer att föreslås i detaljplanen

Fokus i MKB:n föreslås vara att beskriva betydande miljöpåverkan på:

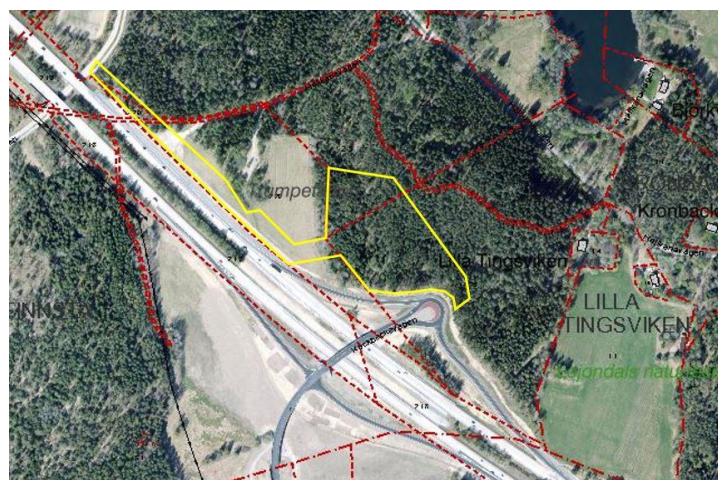
- Närhet till Lejondals naturreservatet.
- Ianspråktagande av och avverkning inom orört naturområde.
- Avrinning till Broviken som utgör ett Natura 2000-område.
- Avrinning mot Östra Mälarens vattenskyddsområde.
- Upphävande av strandskydd.
- Påverkan på grönkilen som löper söder om Lejondalssjön
- Riskerna med hantering av miljöfarliga ämnen på drivmedelsstationen.

Dessutom har en lokaliseringsprövning genomförts för att visa att placering inte kan tillgodoses på annan plats.

Plandata

Läge och areal

Planområdet utgörs av ca 2,8 ha obebyggd skogs- och ängsmark och ligger vid E18 omedelbart norr om Kockbacka nya trafikplats.



Planområdet markerat med gul linje.

Markägoförhållande

Planområdet omfattar delar av fastigheterna Finnsta 2:5, 2:6 samt 2:20 som ägs av privatpersoner. Ett avtal har upprättats mellan exploatören och markägarna. Fastighetsreglering kommer att ske när detaljplanen vunnit laga kraft.

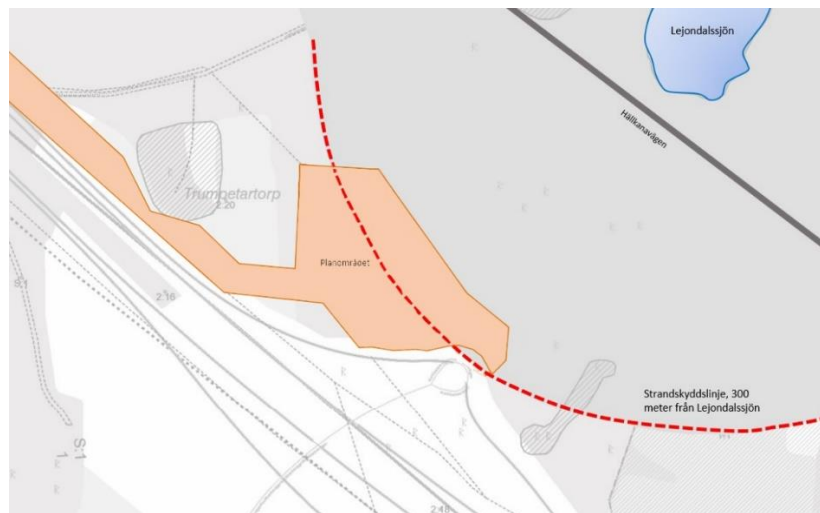
Gällande planer och tidigare ställningstaganden

Riksintresse

Detaljplaneområdet omfattas inte av något riksintresse men ligger ca 100 meter norr om E18 som är riksintresse för väg.

Strandskydd

Befintlig strandskydd för Lejondalssjön är idag utökat till 300 meter. Del av planområdet ligger inom detta område.



Vattenskyddsområde

Recipient för dagvatten från planområdet är Mälaren-Görväln. Vattenförekomsten har god ekologisk status men uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Mälaren-Görväln omfattas av de särskilda skyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde. Det innebär enligt 7 kap. 21 och 22 §§ i Miljöbalken att området omfattas av speciella områdesskydd och speciella regler för exempelvis dagvattenhanteringen med syfte att skydda vattentäkten. Enligt Länsstyrelsen i Stockholms län gäller att dagvatten från hårdgjorda ytor där det finns risk för förorenat vatten, både inom den inre och det yttre skyddsområdet (primära och sekundära skyddszonen) måste föregås av rening innan det släpps till recipient. Dock ligger planområdet strax utanför den sekundära skyddszonen. Dagvattnet från området kommer att rinna igenom vattenskyddsområdet till Mälaren-Görväln som används som dricksvattentäkt och till ett Natura 2000-område. Därför är det viktigt att hanteringen av dagvatten görs på ett bra sätt. Även hantering av miljöfarliga ämnen på drivmedelsstationen behöver hanteras i ett tidigt skede av samma anledning.

Regionala planer och program

RUFS

Enligt RUFS 2050 ligger planområdet inom grönkilen som löper söder om Lejondalssjön (en del av Görvälnkilen). Hällkanavägen som ligger norr om planområdet är utpekad som Regional vandringsled i RUFS 2050.

Kommunala planer och program

Vision 2035

Visionen 2035 ska leda till mer nöjda invånare, en ökad inflyttning och ett växande näringsliv. Morgondagens invånare har krav och förväntningar på kommunen. För att kunna leva upp till dem är det nödvändigt att jobba långsiktigt och uthålligt för att utveckla och stärka kommunen inom tre strategiska fokusområden; Tillgänglig plats – Mötesplats – Levande plats. Den här planen ska skapa möjligheter för mer mötesplatser och ska göra naturreservaten mer tillgänglig för allmänhet.

Översiktsplan

Syftet med aktuell detaljplanering för området överensstämmer med gällande Översiktsplan ÖP 2010. Där anges att kompletterande ytor längs E18 ska skapas för att erbjuda plats för verksamheter att etablera sig i kommunen. Ingen övrig specifik markanvändning är utpekad för platsen i kommunens översiktsplan.

Grönplan

Området kring Lejondalssjön är utpekad som regionalt intresse och skyddsvärda område i Grönplan.

Detaljplaner och förordnanden

Planområdet är inte detaljplanlagt i dagsläge men i samband med att planbesked gavs för Örnäs 1:22 m.fl. gavs ett uppdrag att verka för att trafikplats Kockbacka skulle kunna kopplas till Brunna logistikområde.

Vägplanen

Det finns en Vägplan (2014-06-27) för trafikplats Kockbacka som ligger söder om planområdet.

Förutsättningar och planförslag

Natur

Mark och vegetation

Nuläge

Planområdet avgränsas i söder och sydväst, dels av norrgående påfart till E18, dels av befintligt trädbevuxet bryn mot odlingsmark.

Norr och sydost om området består marken av kraftigt kuperad blandskog med blockterräng och berg i dagen.



Planområdet idag, vy från söder



Planområdet idag, vy från sydväst (E18)

Översiktlig naturinventering

Område 1:

Naturvärde: Klass 3 påtagligt naturvärde

Beskrivning: Brynmiljön, närmast åkern, har ett påtagligt naturvärde (klass 3 enligt SIS-standaren). Här finns lite äldre aspträd och lite död ved som är en viktig struktur för många sällsynta insekter. I området närmast avfarten har även barrskogen påtagliga naturvärden, äldre tallar.

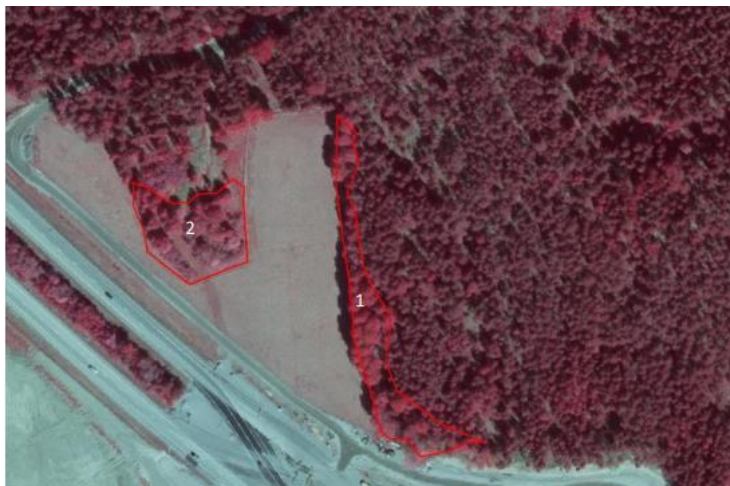
Motivering: Brynmiljön har inslag av äldre träd och viktiga strukturer som är viktiga för den biologiska mångfalden.

Område 2

Naturvärde: Klass 3 påtagligt naturvärde

Beskrivning: Åkerholme med ädellövträd som ek ask och alm. Här finns även en spår av en hävdgynnad flora som vittnar om att området har tidigare betats. (OBS ligger utanför planområdet)

Motivering: Förekomst av ädellövträd och hävdgynnad flora



Förslag

Område 1 kommer delvis påverkas av planens genomförande.

Gång- och cykelbanan i planens västra del kommer att anläggas på odlingsmark i nära anslutning till E18. Där den ansluter till vägrestaurangens och drivmedelsanläggningens område behöver den dras genom den brynmiljö med påtagligt naturvärde som avgränsar odlingsmarken gentemot skogsmarken. I brynzonen behöver träd sannolikt avverkas. Området för gång- och cykelvägen i detaljplanen är brett och bedöms ge möjlighet till anpassning av vägens dragning i syfte att avverka så få träd som möjligt i brynzonen. Åkerholmen ligger utanför detaljplaneområdet och bedöms inte påverkas av detaljplanen.

Landskaps- och stadsbild

Nuläge

Området kring Lejondalssjön är utpekad som område för regionalt intresse enligt kommunens Grönplan (2008). Öster om planområdet ligger Lejondals naturreservat. En höjdrygg med blandskog finns mellan planområdet och Lejondalssjön.

Brynmiljön närmast åkern i områdets västra del, har ett påtagligt naturvärde (klass 3 enligt SIS-standaren) Öster om området finns odlingsmark och en åkerholme.



Förslag

Genomförande av planen påverkar grönkilen som löper söder om Lejondalssjön (en del av Görvalnkilen) då planförslaget innebär en minskning av en redan smal korridor mellan E18 och Lejondalssjön. En MKB har gjorts för planen för att utreda bland annat påverkan av planen på grönkilen.

Rekreation och friluftsliv

Nuläge

Området som ligger öster om Lejondalssjön är en stor målpunkt för fritidsaktiviteter enligt Grönplan för Upplands-Bro kommun (2008).

Förslag

Tillgängligheten till naturmarken och Lejondalssjön kommer att avsevärt förbättras med anordnandet av en mindre parkering/rastplats i norra delen av planområdet samt en ny gång- och cykelvägsförbindelse via befintlig viadukt under E18 i planområdets norra del vid Lejondalssjön. Parkeringen placeras i anslutning till befintlig skogsstig som kan leda besökare in i naturområdet och området runt Lejondalssjön.

Fornlämningar

Nuläge

Kring planområdet finns flera tidigare utredda fornlämningar. Planen ska inte påverka fornlämningar som ligger i närheten. Enligt Länsstyrelsens förhandsbesked 2017-10-27, finns inte behov av ytterligare undersökningar av fornlämningar utöver de som tidigare är genomförda på platsen.



Geologi/Geotekniska förhållanden

Nuläge

Området består till stor del av morän och berg i dagen. Ett begränsat parti torrskorpelera kan förekomma i södra delen ner mot norrgående påfartsrampen till E18. Grundvattenytans trycknivå bedöms ligga djupare ned i vattenförande jordlager och området bedöms, i den geotekniska utredningen, vara ett infiltrationsområde.

Förslag

Utifrån kända förutsättningar, då den primära undergrunden utgörs av berg och morän enligt geotekniskt PM, bedöms planerade anläggningar kunna grundläggas direkt i mark utan några geotekniska förstärkningsåtgärder.

Bebyggelseområden

Befintlig bebyggelse

Nuläge

Närmaste bebyggelse utgörs i väster av villa/radhusområden på andra sidan om E18 ca 400 meter från planområdet. I norr och öster finns enstaka bostadshus och fritidshus i området kring Lejondalssjön, som närmast ca 300 meter från planområdet. Befintlig bebyggelse kommer inte att påverkas av exploateringen i nämnvärd grad.

Kulturmiljö

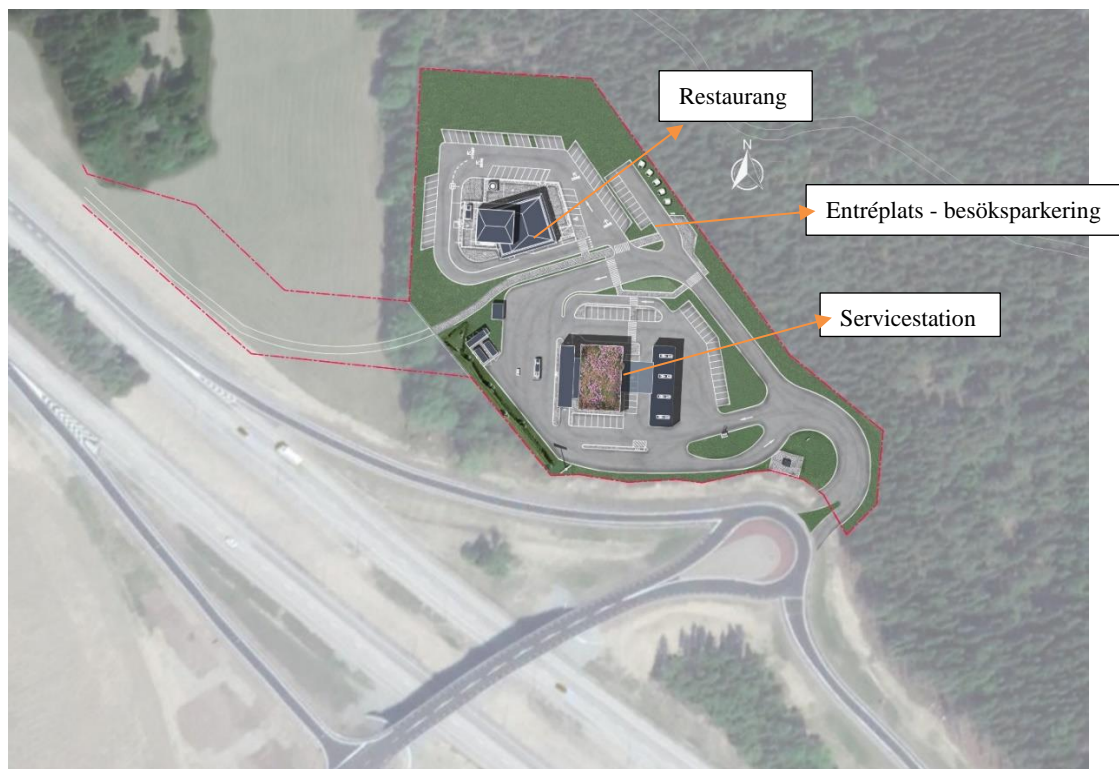
Platsen är obebyggd och har inga specifika kulturhistoriska värden.

Förslag

Övergripande disposition

Servicestationen placeras i den södra delen med skärmtak över drivmedelsanläggning vänd mot infarten. Restaurangen placeras i områdets norra del med egen parkering samt "drive thru"-slinga. Den interna dispositionen är inte bestämd i detalj och därför är detaljplanen utformad för att möjliggöra flexibilitet i dispositionen av planområdet. Gällande säkerhetsavstånd enligt MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) inom och mellan verksamheter på och vid drivmedelsanläggningar ska beaktas. Avstånd till transportled för farligt gods ska följa riskutredningens riktlinjer. Att ta hänsyn till gällande säkerhetsavstånden är en viktig fråga som ska hanteras i samband med bygglov.

Trafiklösning anordnas så att stora fordon ges egen slinga i området. Byggnadernas placering bör anpassas i nivåer som ger minsta påverkan på omgivande terräng, samtidigt som tillgänglighet för rörelsehindrade tillgodoses. En entréplats med parkering föreslås placerad i närheten av befintlig skogsstig.



Ny bebyggelse, verksamheter

Inom området föreslås en drivmedelsanläggning med fullservice inklusive butik och biltvätt, en vägrestaurang samt en rastplats/besöksparkering (med sittplatser och informationsskylt till Lejondals naturreservat) till intilliggande naturområde. Drivmedelsanläggningen kommer att erbjuda såväl fossila som alternativa drivmedel såsom etanol, biogas, RME och snabbladdare för elbilar.

Gestaltning

Byggnaderna inom området får ha en maximal byggnadshöjd på 10 meter och placeringen ska anpassas till landskapet som har en huvudsaklig fallande lutning mot sydväst. Byggnadernas detaljutformning kommer att följa OKQ8s och MAX-restaurangens designkoncept beträffande materialval och kulörsättning.



Material/byggteknik

Hållbar byggteknik avseende materialval och energihushållning ska eftersträvas.

Vid utformning av byggnader som innehåller arbetsplatser bör anpassning till den höga bullernivån i detaljplaneområdet beaktas. Vädringsmöjlighet och uteplatser kan t ex placeras så att de ligger på den sida som vetter från E18 eller bakom bulleravskärmande konstruktioner.

Tillgänglighet**Nuläge**

Idag är området otillgängligt och outnyttjat.

Förslag

Med verksamheternas etablering kommer tillgängligheten till omgivande natur att öka genom att en ny bilväg och ny gång- och cykelväg till verksamheterna anläggs. För besökare till naturområdet anläggs dessutom en entréplats med separat bil-och cykelparkering.

Parkeringen till naturområdet utförs i närheten av till befintlig naturstig. Information om Upplands Bro kommun och Lejondals naturreservat kommer att finnas vid parkeringen.

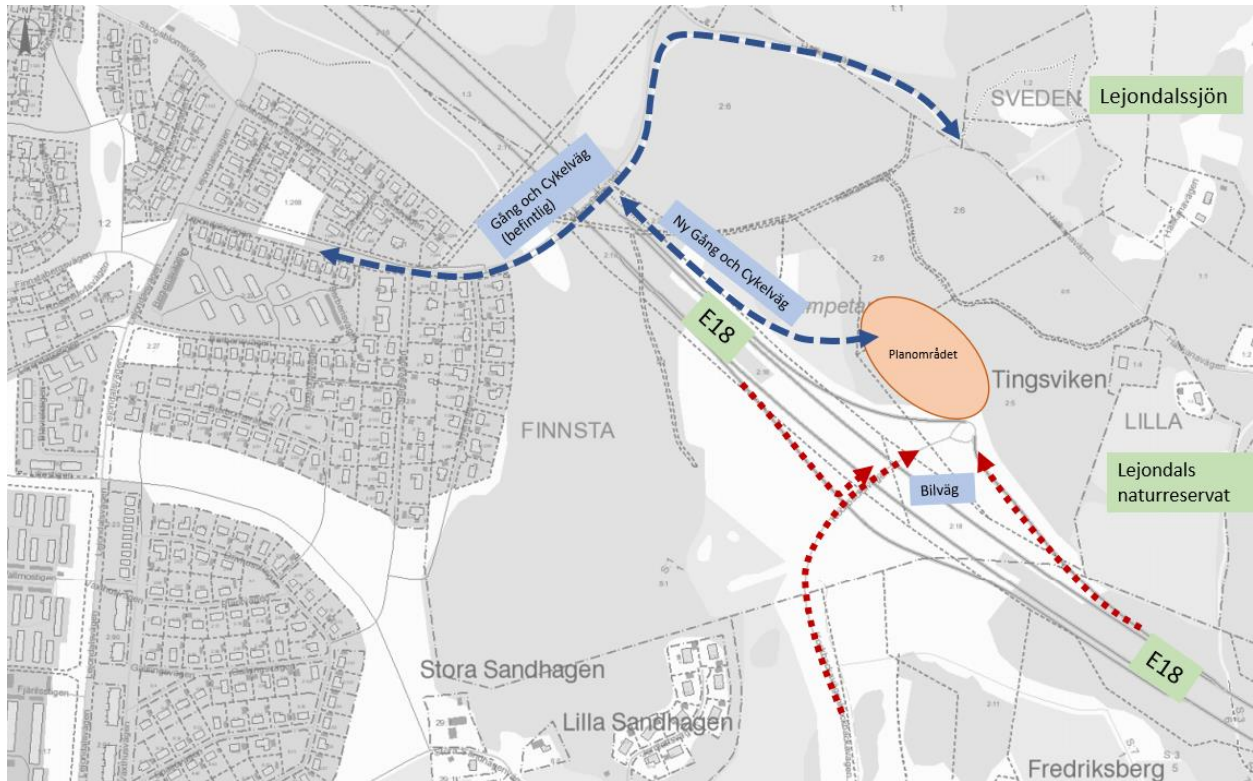
För rörelsehindrade kommer P-platser att finnas i omedelbar närhet till entréer till restaurangen respektive servicestationens butik.



Lejondalsvägen



Den blåa pilen: befintliga gång och cykelvägen längs med Lejondalsvägen
Den gula pilen: Planerad gång och cykelväg till planområdet längs med E18



Tillgänglighet till planområdet

Offentlig service och kommersiell service

Servicestationen och restaurangen kommer att innebära ett tillskott till den kommersiella servicen både lokalt för Upplands Bro och även göra området mer attraktivt för resande/förbipasserande på E18.

Upphävande av strandskydd

Gällande strandskydd

Befintligt strandskydd för Lejondalssjön är idag utökat till 300 meter. Del av planområdet ligger inom detta område.

Särskilda skäl till upphävande av strandskydd

En kommun får enligt plan- och bygglagen i detaljplan bestämma att strandskyddet enligt miljöbalken ska upphävas för ett område om det finns särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § miljöbalken.

Kommunen har för avsikt att upphäva strandskyddet inom den del av planområdet som omfattas av strandskydd. Kommunen uppger följande skäl för att upphäva strandskyddet inom planområdet:

Skäl nr 5 enligt MB: "Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området."

Skälet är att detaljplanens anläggningar bedöms vara ett angeläget intresse för den regionala försörjningen av drivmedel, fossila såväl som fossilfria. Parkeringen/entrén för besökande till naturreservatet bedöms också vara ett angeläget allmänt intresse i och med att den ökar tillgängligheten till naturområdet, vilket ligger i linje med strandskyddets syfte. Platsen ska fungera som en entré till Kungsängen och Stockholm. Åtgärden bedöms därför vara förenlig med strandskyddets syften.

Ett stort antal drivmedelsanläggningar har försvunnit de senaste 20 åren i Stockholmregionen.

En lokaliseringsprövning visar att E18 för trafik västerut från Stockholm är ett stråk med svag försörjning av serviceanläggningar. Det finns ett fortsatt framtida behov av denna typ av anläggningar vid trafikleder också för den regionala försörjningen med fossilfria bränslen (t.ex. etanol, HVO och biogas). Anläggningarna har även en strategisk betydelse som en samhällsviktig verksamhet vid krissituationer av olika slag.

I MKB ”4.3 Övervägda lokaliseringar” redovisas prövning av samtliga trafikplatser på E18 inom ett acceptabelt avstånd från Stockholm med avseende på möjlig lokalisering av anläggningen där endast Kockbacka trafikplats uppfyller kriterierna.

För att en drivmedelsanläggning ska fungera kommersiellt behöver den ligga på rätt sida om E18 för snabb och enkel tillgänglighet och vara kombinerad med snabbmatsrestaurang av etablerat varumärke. Vid trafikplatsen har tre lokaliseringar övervägts där den valda platsen kallad ”Väst” funnits vara den lämpligaste.

Trafik och kommunikationer

Gatunät, parkering, varumottagning, utfarter

Nuläge

Ingen koppling finns idag från trafikplatsen Kockbacka till omgivningen norr om E18.

Förslag

In-och utfart till planområdet kommer att ske via ”droppen” i Kockbacka trafikplats. En trafikutredning har gjorts i samband med detaljplanarbetet som visar att planerat område inte kommer att påverka tillgänglighet till trafikplatsen Kockbacka på något sätt.

Servicestationen och restaurangen kommer att ha separata parkeringar. Stora fordon såsom bussar, husbilar och lastfordon bereds egen slinga/parkering inom området.

Antalet planerade besöksparkeringar till verksamheterna baseras på erfarenhet och statistik gällande antal besökare på ett flertal liknande anläggningar i anslutning till trafikplatser vid motorvägar.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Nuläge

I dagsläge finns en gång- och cykelväg längs med Lejondalsvägen som kopplar Bro till Lejondals naturreservat. Enligt Grönplanen (2008) är den gång- och cykelvägen en av de mest använda rörelsestråken i Bro.

Förslag

En ny gång- och cykelväg ska anslutas till den befintliga för att tillgängliggöra planområdet för allmänhet som kommer att cykla från Bro. Där gång- och cykelväg inom planområdet passerar bilväg bör övergångsställen med upphöjd passage utföras.

Kollektivtrafik

Nuläge

I direkt anslutning till planområdet finns idag ingen kollektivtrafik. Närmaste busshållplats finns i Finnsta samt Råby väster om E18 och har ingen direkt koppling till planområdet.

Förslag

Exploateringen innebär ingen förändring beträffande kollektivtrafik.

Störningar och risker

En drivmedelsanläggning kan innebära en riskkälla mot omgivningen med avseende på hantering av brandfarlig- samt explosiv vara. Gällande säkerhetsavstånd enl MSB samt Länsstyrelsens rekommendationer inom och mot intilliggande verksamhet har beaktats i planförslaget. För att reducera riskerna till acceptabla nivåer uppmanar riktlinjer och regelverk i första hand skyddsavstånd mellan sannolika olyckplatser inom drivmedelstationen och skyddsobjekt. Aktuella avstånd överstiger rekommendationerna.

Insatstiden för räddningstjänsten är mindre än 10 min. Ställverket i etableringsförslaget är beläget cirka 12 meter från den droppformade rondellen. Placeringen är sådan att risken för påkörning måste beaktas. Ställverket kommer att innehålla teknisk utrustning och inte vara avsedd för stadigvarande vistelse. Risken för personskada, utöver personer i fordonet, bedöms vara mycket låg. Den låga hastigheten som rondellens utformning medför i kombination med räckan reducerar risken ytterligare. Även olyckor där farligt gods är inblandat bedöms som mycket låg. Placeringen av ställverket bedöms vara acceptabel utifrån ovanstående resonemang. (text från riskbedömning).

Buller

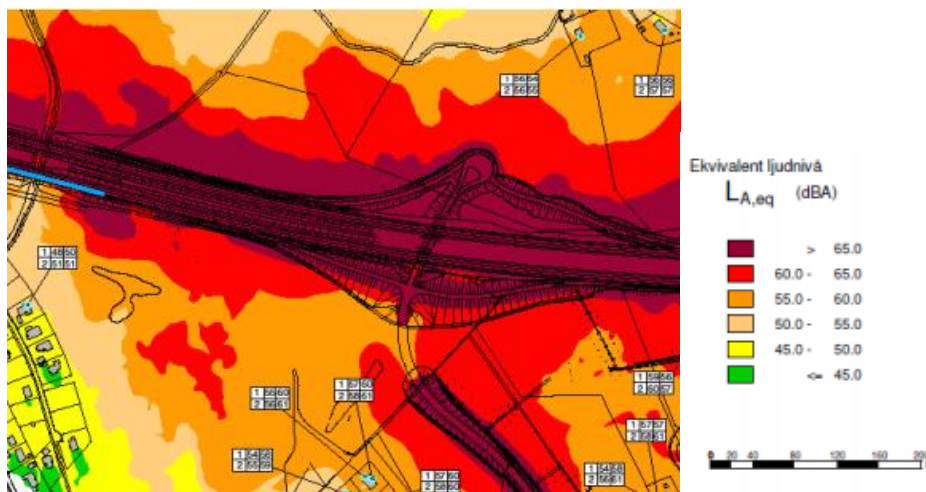
Nuläge

En bullerutredning från 2013 som har gjorts av Trafikverket i samband med byggnation av trafikplats Kockbacka visar att ljudnivån inom stora delar av planområdet är mellan 60 till 65 dBA (uteplats).

Förslag

Verksamheterna är inte bullerkänsliga och platsen är liksom liknande lokaliseringar kring motorvägar typisk vid trafikplatser i närheten av tätorter.

Bullret från verksamheterna mot friluftsområdet kommer att vara lägre än från E18 då hastigheterna inom planområdet kommer att vara låga.



Karta visande dygnsekvivalent ljudnivåutbredning 2 m ovan mark i området år 2035. Från Trafikverkets hemsida

Vibrationer

Utifrån kända förutsättningar, då den primära undergrunden utgörs av berg och morän enligt geotekniskt PM, bedöms planerade anläggningar kunna grundläggas direkt i mark utan några geotekniska förstärkningsåtgärder för att motverka vibrationer.

Radon

Förekomsten av markradon ska undersökas i samband med byggnation och hanteras vid projektering av byggnaderna.

Översvämning

Nuläge

Planområdet ligger i ett område av berg, morän och lera. Inga markavvattningsföretag finns inom eller i direkt anslutning till området. Enligt länsstyrelsens lågpunktskartering föreligger dock risk för översvämning nordväst och sydost om exploateringsområdet.

Förslag

Baserat på planerad höjdsättning samt topografin på omgivande mark, befaras enligt dagvattenutredningen ingen översvämningrisk på grund av påtryckande vatten utifrån. Enligt dagvattenutredningen kommer den planerade stenkanalen, som skapas av stenkross, att kunna utjämma ett helt hundraårsregn med 10 minuters varaktighet.

Farligt gods

Nuläge

Planområdet ligger norr om E18 som utgör en primär led för farligt gods. En riskbedömning har gjorts för planen 2018. Syftet med riskbedömningen är att presentera riskbilden vid etablering av drivmedelstation och vägrestarturang intill Tpl Kockbacka. Riskbilden tas fram genom att följa den metodik som rekommenderas av Länsstyrelsen i Stockholms län. (Länsstyrelsen i Stockholms Län, 2003)

Målet med riskbedömningen är att skapa ett beslutsunderlag där riskbild och eventuella riskreducerande åtgärder presenteras.

Aktuella riskkällor i området utgörs av drivmedelstationen i sig, där bränslen i vätske- och gasform hanteras, samt E18 som utgör en primär led för farligt gods.

Förslag

Avståndet till E18 som är huvudtransportled för farligt gods är från närmaste vistelsezon inom området ca 60 m och till närmaste byggnad ca 70 m.

Påfartsrampen för norrgående trafik på E18 är ca 25 m från vistelsezon samt ca 38 m från byggnad och hastigheten på påfarten är förhållandevis låg och riktad bortåt från anläggningarna.

Hantering av brandfarliga och explosiva varor.

I utförd riskbedömning konstateras, att länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd i förhållande till externa riskkällor (E18 och trafikplatsens påfartsramp) har tillämpats. MSBs (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) regelverk beträffande säkerhetsavstånd inom servicestationen såväl som till extern verksamhet (Vägrestarturangen och besöksparkering/rastplats) tillgodoses i planförslaget.

Ljus

Strålkastare och belysningsanläggningar från verksamhetsområdet kan bli störande för omgivande trafik och verksamheter om inte utformningen sker på ett genomtänkt sätt. Samråd ska ske med Trafikverket i bygglovhanteringen om man bedömer att ljus kan påverka omgivande trafikleder.

Förorenad mark

Planområdet består enbart av naturmark och skogsmark – inga uppgifter finns om verksamhet som kunnat föranleda markföroreningar.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Området ligger i ett område av berg, morän och lera. Infiltrationsförutsättningarna antas därför vara fläckvisa goda där morän förekommer. SGU:s karta för genomsläpplighet visar att marken inom

planområdet har medelhög genomsläpplighet. Exploateringsområdet ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde. Särskilda åtgärder krävs för omhändertagandet av dagvatten från körytor. Utförd dagvattenutredning ligger till grund för förslaget lokalt omhändertagande av dagvatten. Från hårdgjorda ytor inom drivmedelanläggningen leds dagvattnet via oljeavskiljare till ett tätt dike och vidare via kupolbrunn till fördröjningsmagasin för vidare infiltration inom området. Att skapa tillräcklig fördröjning inom detaljplaneområdet anses möjligt. Det täta diket kan även utgöra ett katastrofskydd i händelse av ett större utsläpp genom att inloppet till fördröjningsmagasinet förses med avstängningsventil.

Vatten och avlopp

Föreslagna anslutningspunkter för VA finns norr om E18 vid befintlig viadukt på Lejondalsvägen. Kommunen kommer att bygga en ny servis till Trumpetartorp och Lejondal norr om E 18, därifrån byggs anslutningsledningar som kommer att läggas under gång- och cykelvägen till området. Exploatören bekostar utbyggnaden av VA-åtgärder.

Spillvatten från biltvättanläggning renas inom anläggningen och leds vidare till kommunens spillvattennät.

Värme

Uppvärmning kommer att ske via bergvärme och/eller luft-vattenvärmepump.

El, tele, bredband

Tekniska försörjningssystem som el-tele och bredband dras till planområdet. Befintligt kraftnät finns ca 500 meter sydost om planområdet. Ett E-område på ca 100 kvm är planerad inom planområdet.

Avfall

Utrymme för avfallshantering och källsortering för anläggningen ska finnas. Avfallsutrymmet ska dimensioneras så att så kallad fastighetsnära källsortering kan ske, av det avfall som uppkommer inom planområdet. Sophantering ska lösas inom fastigheten. Upplands-Bro kommun har infört ett system för insamling av matavfall.

Konsekvenser av planens genomförande

Miljökonsekvenser

Förslaget medför att andel hårdgjord yta i planområdet ökar, vilket kan ändra dagvattenmängder och dagvattenkvalitet. Hanteringen av drivmedel i planområdet kan medföra risk för miljöföroreningar och trafiken inom planområdet och vid trafikplats Kockbacka kommer att öka. I dagvattenutredningen rekommenderas att dagvatten vid drivmedelsanläggningen passerar oljeavskiljare och att dagvatten från vägresteringen infiltreras i grönyta där så är möjligt. Utredningen anger att fyllnadslager inom detaljplaneområdet kommer att fungera som ett magasin för dagvatten, vilket sedan kan infiltrera ut i naturmarken. Reningen av dagvattnet kommer att ske genom att partiklar och lösta föroreningar tillåts infiltrera ner i moränlagret. Infiltration av dagvattnet via stenkistan kommer att bidra till en naturlig vattenbalans samtidigt som att rening erhålls genom markprofilen. Infiltration av allt dagvatten innebär att utsläpp till recipient i de flesta fall helt uteblir. Därmed bedöms ingen påverkan på nedströms liggande vattenförekomsten Mälaren-Görvåln eller Natura 2000-området Brovikarna uppkomma. Detaljplaneförslaget äventyrar därmed inte möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Det finns miljö kvalitetsnormer för luft och halterna av de ämnen som regleras i miljö kvalitetsnormerna ligger långt under gällande miljö kvalitetsnormer i detaljplaneområdet. Detaljplaneförslaget kommer att medföra marginellt ökade utsläpp till luft i området, till följd av en viss trafikökning till anläggningarna, men det bedöms inte vara några problem att klara miljö kvalitetsnormerna för luft.

Avverkningen av skog medför att en redan relativt smal skogskorridor mellan Lejondalssjön och E18 blir smalare. Det kan påverka spridningsmöjligheter för djur och växtlighet negativt. Den skog som kommer att avverkas bedöms dock vara trivial i naturvårdshänseende och den ligger i ett mycket bullerstört område. För att minska de negativa miljökonsekvenserna har 10% av planområdets yta avsatts som grönyta/planteringsyta. Gång- och cykelvägens sträckning korsar en brynmiljö med något högre naturmiljövärde och träd i brynzonen behöver sannolikt avverkas. Området för gång- och cykelvägen i detaljplanen är brett och bedöms ge möjlighet till anpassning av vägens dragning i syfte att avverka så få träd som möjligt i brynzonen. Många gröna åtgärder som avser att omhänderta dagvatten kan också ha en ekologiskt stärkande funktion och där så är möjligt bör båda dessa perspektiv integreras i utformningen av anläggningen.

Detaljplanen ökar tillgängligheten till Lejondals naturreservat genom en ny bilväg och ny gång- och cykelväg. Område för allmän cykel- och bilparkering är avsatt på plankartan och i planbeskrivningen anges att en entréplats med separat bil- och cykelparkering för besökare till naturområdet ska anläggas i detaljplaneområdet och att information om Upplands Bro kommun och Lejondals naturreservat kommer att finnas vid parkeringen. Detta bedöms medföra positiva konsekvenser för naturreservatet, vars syfte är att möjliggöra allmänhetens friluftsliv.

Detaljplaneförslaget föreslår att strandskyddet inom planområdet upphävs, vilket minskar strandskyddat område från 300 m till 240 m söder om Lejondalssjön. Området skiljs från Lejondalssjön av Hällkanavägen och detaljplanen bedöms även öka tillgängligheten till Lejondalssjön, vilket ligger i linje med strandskyddets syfte. Detaljplanens anläggningar bedöms vara ett angeläget intresse för den regionala försörjningen med bränslen, fossila såväl som fossilfria och parkeringen/entrén för besökande till naturreservatet bedöms också vara ett angeläget allmänt intresse. Dessa intressen kan inte uppfyllas på annan plats eftersom närhet behövs både till trafikplats längs E18 och till Lejondals naturreservat.

En riskutredning har tagits fram som underlag till detaljplanarbetet. De skyddsobjekt som identifierats är vägrestarturen och drivmedelstationen, eftersom avstånd till andra byggnader anses betryggande. De riskhändelser som identifierats är en olycka med farligt gods på E18, utsläpp av brandfarlig gas, olycka med brandfarlig vätska vid bränslepumparna på drivmedelsanläggningen och olycka med brandfarlig vätska vid lossningsplats för denna. Både drivmedelsanläggning och vägrestarturen ligger på sådant avstånd från E18 att risken till följd av olycka med farligt gods bedöms acceptabel. Riskutredningen har rekommenderat skyddsavstånd mellan delar av drivmedelsanläggningen och omgivande bebyggelse, vilka bör beaktas vid utformningen av området. Byggnader inom detaljplaneområdet lyder även under lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE), som bl a reglerar olika skyddsavstånd.

Detaljplaneområdet ligger nära E18 och bedöms vara mycket bullerstört. Verksamheterna inom detaljplaneområdet förväntas medföra viss trafikökning i detaljplaneområdets närhet, men ökningen bedöms inte medföra någon märkbar skillnad i bullernivåer. Avverkning av skog och hårdgörande av mark inom detaljplaneområdet kan medföra sämre bullerdämpning från E18 för bakomliggande naturområden. Mellan detaljplaneområdet och bakomliggande naturreservat ligger dock en hög bergsrygg och denna bedöms dämpa bullret från E18 i naturreservatet. Mjuka material och grönytor inom detaljplaneområdet medverkar också till att minska bullernivåerna i skogsområdet.

Ekonomiska konsekvenser

När anläggningarna tas i bruk tillkommer ca 70 nya arbetstillfällen i Upplands bro kommun.

Sociala konsekvenser

Genomförande av planen kommer att innebära att en ny mötesplats skapas och innebär också att antalet personer som besöker Lejondals naturreservat ökar.

Barnkonsekvenser

Den gång- och cykelväg som planeras till området kommer att möjliggöra för barn tillsammans med föräldrar, samt ungdomar, att besöka verksamheterna. Platsens närhet till motorvägen inbjuder inte till lek och vistelse för barn, men lokaliseringen för med sig ökad tillgänglighet till naturområdet kring Lejondalssjön. Cykelparkeringar kommer att finnas till respektive verksamhet och särskild cykelparkering för besökare till naturområdet.

Trafik

Planen medför transporter med bil och lastbil inom planområdet. En parkering med ca 10 platser för besökare till Lejondals naturreservat planeras.

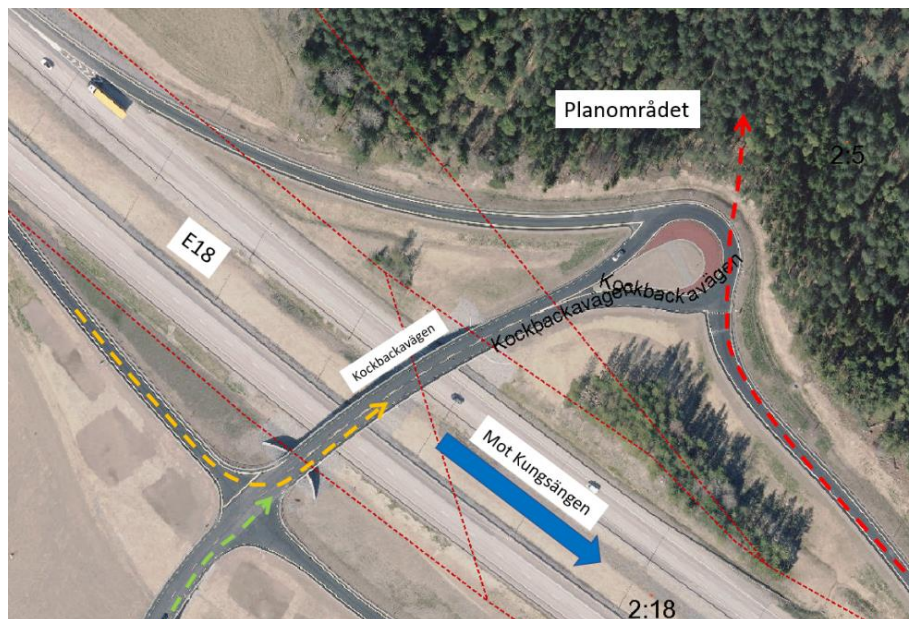
Enligt PM Serviceanläggning tpl Kockbacka 2018-12-07 skulle en eventuell etablering i trafikplats Kockbacka medföra en viss påverkan på kapaciteten i trafikplatsen. Korsningspunkten i trafikplatsen där vägen till etableringen ansluter skulle uppnå en belastningsgrad på knappt 0,9, som innebär en godtagbar servicenivå, men på gränsen till överbelastning. Kölängden på den anslutande vägen skulle uppgå till max 8 fordon. Kö bakåt in i droppen och inne i trafikplatsen ut på primärvägen bedöms inte uppstå till följd av etableringen.

Den anslutande vägen bör utformas och regleras så att:

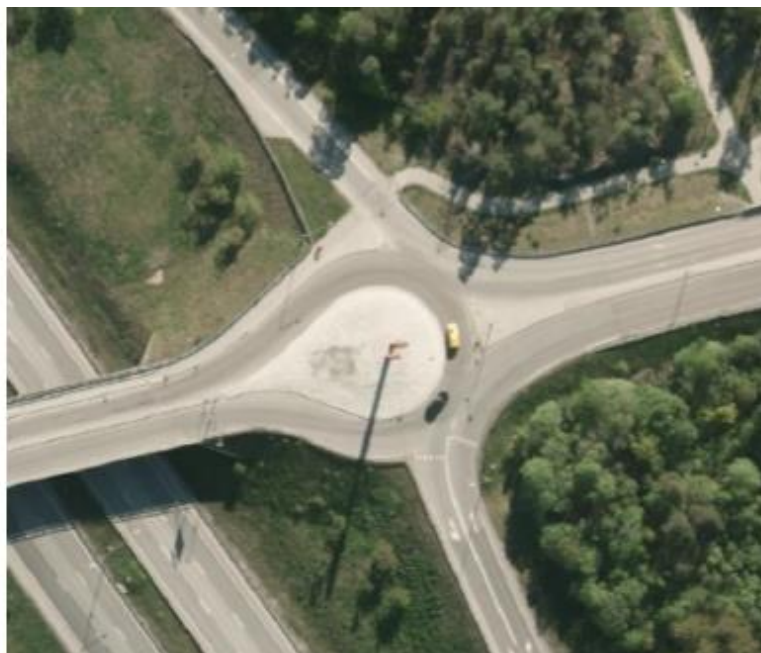
- Det råder väjningsplikt mot fordon i trafikplatsen.
- Utrymme för en kölängd till trafikplatsen på anslutningsvägen om 8 fordon finns.
- VGU:s krav och råd gällande radier, sikt, lutning mm. kan uppfyllas.

Den planerade utformningen uppfyller kraven ovan. Vid en väsentligt högre belastning än prognostiserats år 2040, kan trafikplatsen kompletteras med en fri högersväng för att förbättra framkomligheten och minska belastningen.

Den södra korsningen har belastningsgrad under 0.8 även om trafiken skulle fördubblas till 2040. Det innebär en godtagbar service för trafikplatsen. För att klara siktkrav behöver hastighetsgränsen på Kockbackavägen och bron över E18 (mellan fyrvägs-korsningen och droppe, Kockbackavägen) sänkas till 40 km/h.



Trafikplats Kockbacka



Trafikplats med enfältig dropprefug och en fri högersväng vid Kungens kurva. Källa: Huddinge kommun.
Ett exempel för utformning av anslutningsvägen till trafikplats Kockbacka

Buller

Då planområdet exploateras kommer mer trafik att genereras till och från området och även inom området. Även verksamheterna inom området kommer generera buller. Det är idag en hög bullernivå längs med E18. Trafiken som genereras av verksamhetsområdet beräknas ha liten inverkan på trafikbullret i området.

Naturmiljö

Exploateringen medför en viss påverkan av naturlandskapet, men eftersom planområdet ligger i direkt anslutning till motorvägen och de rekreativa kvaliteterna inte är av stor vikt och det finns inga naturvärden inom planområdet antas planen inte betydande påverkan på naturmiljö. I och med exploateringen kommer däremot tillgängligheten till naturområdet att öka.

Höjdryggen med blandskog mellan planområdet och Lejondalsjön kommer att bevaras intakt. Brynmiljön närmast åkern i områdets västra del, kommer i stort sett att kunna bevaras intakt efter viss slygallring. Åkerholmen väster om planområdet kommer ej att påverkas.

Område 1 (enligt Översiktlig naturinventering – sidan 11) kommer delvis påverkas av planens genomförande. Gång- och cykelbanan i planens västra del kommer att läggas längs med E18 från Lejondalsvägen till verksamheterna. Där gång- och cykelvägen ansluter till vägrestartangens och drivmedelsanläggningens område behöver den dras genom den brynmiljö med påtagligt naturvärde som avgränsar odlingsmarken gentemot skogsmarken. I brynzonen behöver träd sannolikt avverkas.

För att inte allt ska vara hårdgjorda ytor inom planområdet föreslås en planbestämmelse på plankartan som reglerar att minst 10% av kvartersmark ska vara grönyta och planteringsyta. Tanken är att de ytorna ska vara en kompensation för gröna ytor som tas bort inom planområdet.

Rekreation, tillgänglighet och trygghet

Idag är området otillgängligt och relativt outnyttjat. I och med verksamheternas etablering kommer tillgängligheten till omgivande natur att öka via ny bilväg och ny gång- och cykelväg till verksamheterna och till egen bil- och cykelparkering för besökande till naturområdet.

Information om Upplands-Bro kommun och Lejondals naturreservat kommer att finnas vid parkeringen.

För rörelsehindrade kommer P-platser att finnas i omedelbar närhet till entréer till restaurangen respektive servicestationens butik.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för samtliga allmänna anläggningar på blivande allmän platsmark inom planområdet. Med allmänna platser menas gata samt natur- och parkmark som är upplåtna åt allmänheten. Inom planområdet finns en allmän parkering för besökande till naturområdet.

Ansvar för utbyggnad av allmänna anläggningar inom planområdet åvilar exploitören.

Exploatören inom planområdet innefattar OK-Q8 AB.

Avtal

Kommunen har tecknat planavtal med OK-Q8 AB för att reglera kostnaderna för planarbetet.

Avtal mellan exploitören och markägare har slutits. Exploateringsavtal kommer att upprättas mellan exploitören och kommunen.

Exploateringsavtalet ska godkännas senast i samband med att detaljplanen antas.

Avtalet reglerar kostnads- och ansvarsförhållandet och övriga samordningsfrågor mellan Kommunen och Exploatören.

Genomförandeavtal kommer att tecknas mellan exploitören och berörda nät- och ledningsägare.

Fastighetsrättsliga frågor

Ägoförhållanden

Planområdet omfattar delar av fastigheterna Finnsta 2:5, Finnsta 2:6 samt Finnsta 2:20 som ägs av privat fastighetsägare.

Fastighetsbildning

Genomförande av detaljplanen kräver fastighetsbildning och fastighetsreglering. All blivande allmän platsmark (Huvudgatan, Parkering/rastplats samt Gång- och cykelväg) enligt detaljplanen kommer att överföras till Kommunen. Överföring sker genom fastighetsreglering.

Nya fastigheter för servicestation/snabbmatsrestaurang kommer att bildas (genom fastighetsreglering).

Exploatören ombesörjer och bekostar för detaljplanens genomförande samtliga erforderliga förrättningar.

Servitut, ledningsrätter och andra fastighetsrättsliga avtal

I samband med fastighetsreglering bildas servitut för VA-ledningar som kommer att läggas under gång- och cykelvägen till området.

Exploatören ombesörjer och bekostar för detaljplanens genomförande samtliga ombildade eller nya servitut och ledningsrätter.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar/undersökningar

Radon

Radonundersökning ska utföras efter terrassering.

Dagvatten

Dagvattenhantering ska ske enligt till planen genomförd dagvattenutredning.

Gång- och cykelväg

Gatuprojektering skall utföras innan granskningsskedet för att fastställa vägens placering. Projektering skall utföras enligt vid tidpunkten gällande föreskrifter i Upplands-Bro kommuns tekniska handbok.

Dokumentation och kontroll

I fortsatt arbete och detaljprojektering bör föreslagna åtgärder i underlagsutredningar följas upp. Enligt sammanställning i MKB bör uppföljning omfatta Naturmiljö, Vattenmiljö, Risker, Buller samt Hantering av brandfarlig vara.

Höjdsättning

Höjdsättning utgår från befintlig anslutningspunkt vid trafikplatsen med iakttagande av acceptabla lutningar för körbanor samt lutning mot dike i områdets sydvästra del.

Denna detaljplan följer RH2000.

Ekonomiska frågor

Driftkostnader

Planens genomförande medför ökade driftkostnader för kommunen. De driftkostnader som uppstår för kommunen är skötsel av rastplatsen, vägen från Droppen till rastplatsen samt gång- och cykelväg från verksamhetsområdet till Lejondalsvägen.

Beräknade driftkostnader för planområdet (enligt schablon från Gata/Park/Trafik enheten):

	Kvadratmeter	Kronor/Kvadratmeter
Väg och parkeringsplats	Ca 3055	3,81 kr/KVM
Gång- och cykelväg	Ca 4572	3,81 kr/KVM

Bygglov, bygganmälan

Bygg- och marklov söks hos Bygg- och miljönämnden i Upplands-Bro kommun. Ombesörjs och bekostas av exploatören.

Avgift för vatten och avlopp

Fastighetsägare bekostar anslutning till egen fastighet för vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.

Lantmäteriförrättning

Ansökan om lantmäteriförrättning söks hos Lantmäteriet i Stockholms län. Ombesörjs och bekostas av exploatören.

Administrativa frågor

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

Medverkande i projektet

Till grund för detaljplanen ligger flera studier av ARKOO arkitekter AB, Sweco, Bjerking, Tyrens, Structor och Carlens Risk&Brand. Ett flertal medarbetare med specialistkompetenser på kommunens tekniska avdelning, byggavdelning och miljöavdelning har också bidragit till arbetet.

Upprättad 2019-05-03

Planavdelningen

Mark- och exploateringsavdelningen

Henric Carlson
Planchef

Nassim Pourshah Badinzadeh
Planarkitekt

Andréas Silander
Projektledare exploatering