

## Samrådsredogörelse

Samhällsbyggnadskontoret

Datum  
2016-10-14Vår beteckning  
KS 15/0065

## Samrådsredogörelse

Detaljplan för etapp 1 av **Trädgårdsstaden i Bro**

nr 1302

Bro

Upplands-Bro kommun

**Innehållsförteckning**

<b>Bakgrund till detaljplanearbetet.....</b>	<b>2</b>
<b>Planens syfte och huvuddrag.....</b>	<b>2</b>
<b>Hur samrådet bedrivits.....</b>	<b>3</b>
<b>Inkomna yttranden, lista .....</b>	<b>3</b>
Statliga myndigheter.....	3
Kommunala nämnder .....	3
Fastighetsägare m.fl.....	3
Övriga remissinstanser .....	4
Övriga (ej sakägare) .....	4
<b>Inkomna yttranden med kommentarer.....</b>	<b>5</b>
Statliga myndigheter.....	5
Kommunala nämnder .....	11
Fastighetsägare .....	18
Övriga remissinstanser .....	23
Sakägare enligt fastighetsförteckningen, Privatpersoner.....	32
<b>Resultat av samrådet.....</b>	<b>35</b>

**Bilaga 1 (Länsstyrelsens yttrande över detaljplaneförslaget)**

## Bakgrund till detaljplanarbetet

I juni 2004 beslutade Kommunfullmäktige att kommunen skulle förvärva fastigheten Brogård 4:1. I samband med detta påbörjades ett arbete med att ta fram ett planprogram.

Kommunstyrelsen beslutade att sända ut ett program i maj 2008, KS 2008-05-28 §73, och samråd hölls under sommaren 2008. I programmet för Bro stationsområde föreslogs en bebyggelse i 2-4 våningar för ca 800 bostäder. Efter samrådet gjordes en del ändringar i programmet där man bland annat föreslog ett utökat antal bostäder och en bebyggelse i 2-6 våningar. Programmet återremitterades med direktiv om att återgå till konceptet med trädgårdsstad i en småskalig bebyggelse om högst 2-4 våningar med inslag av service och icke störande verksamheter.

Ett reviderat förslag till planprogram för "Trädgårdsstaden i Bro" godkändes av kommunfullmäktige i maj 2011, Kf 2011-05-05 § 31. I programmet angavs att området skulle planeras i två etapper och samhällsbyggnadschefen fick den 18 maj 2011, Ks § 52, i uppdrag att ta fram en detaljplan för den första etappen av trädgårdsstaden.

## Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att direkt söder om järnvägen i Bro möjliggöra byggandet av ett område med bostäder med inslag av verksamheter och service. Planen omfattar ca 800 nya bostäder, två förskolor, en F-9 skola och en idrottshall till denna. Den ger också möjlighet att skapa ett torg med butiker nära pendeltågsstationen samt möjlighet till odling/kolonilottsområden. Planen är den första detaljplaneetappen av tre för det område som behandlades i planprogrammet "Trädgårdsstaden i Bro". Hela programområdet inrymmer ca 1250 lgh och ett gestaltungsprogram har tagits fram som omfattar helheten. Området pekats i översiktsplanen ut som utbyggnadsområde för bostäder.

Området kommer att ha trädgårdsstaden som förebild och strävar efter att anpassa tillkommande gatunät och bebyggelse efter den byggnadsskala som finns i Bro och ta tillvara de karaktärsskapande naturmiljöer som finns på platsen idag.

Trädgårdsstadstanken är här tolkad som en småskalig och blandad bebyggelse utmed traditionella gator. Gatunätet är orienterat utifrån en central huvudgata som sträcker sig genom hela planområdet, från vilken det går mindre lokalgator och villagator. Ambitionen är att ge huvudgatan en stadsmässig karaktär där gående och cyklister rör sig längs samma gata som bilar och bussar.

En flexibel användning av lokalerna i bottenvåningen möjliggörs i planen för att området ska ha möjlighet att anpassas efter förutsättningar som kan förändra sig över en längre tidsperiod. På så sätt är förhoppningen att bostäder i bottenvåningen kan blandas med butiker och lokaler för olika verksamheter för att ytterligare ge gatan en offentlig och levande karaktär. Av den anledningen är även förskolor, skolan och idrottshallen, vilka utgör lokala målpunkter, placerade intill huvudgatan.

Längs huvudgatan finns även torg och parker som ger dels en sekvens av offentliga platser, dels utgör övergångar till bevarade naturmiljöer.

Vid pendeltågsstationen kommer den största av de offentliga platserna placeras. Denna kommer att bli huvudpunkten i det nya området med en platsbildning vid stationen i form av ett torg som sedan övergår till en park.

Planen möjliggör för en underfart under järnvägen för en framtida koppling mellan norra och södra sidan av järnvägen.

Dagvatten renas och utjämnas lokalt och för merparten av området leds det genom anlagda dagvattendammar innan det till slut släpps till områdets recipienter.

## Hur samrådet bedrivits

Kommunstyrelsen beslutade den 5 november, § 151, att sända ut förslag till detaljplan på samråd enligt regler för normalt planförfarande (PBL 1987:10). Förslaget var ute på samråd från 2015-02-04 till och med 2015-03-06. Det ställdes ut i Brohuset samt i kommunhuset i Kungsängens centrum. Materialet fanns även tillgängligt på kommunens webbplats. Ett samrådsmöte hölls i Brohuset den 24 februari där man hade möjlighet att träffa representanter från både kommunens plan- och exploateringsavdelning, från exploatörerna Riksbyggen och Stena fastigheter samt plankonsulter. Cirka trettio personer närvarade. Under både den 23 och 24 februari fanns plan- och exploateringsavdelningen på plats i Brohuset för att svara på frågor. En handfull personer utnyttjade det tillfället.

## Inkomna yttranden, lista

Med anledning av förslaget till detaljplan har trettio (30) yttranden inkommit till kommunen.

Skrivelserna är numrerade 1-30 i följande ordning:

### Statliga myndigheter

- |                                   |                  |
|-----------------------------------|------------------|
| 1) Lantmäteriet                   | inkom 2015-03-05 |
| 2) Länsstyrelsen i Stockholms län | inkom 2015-03-17 |
| 3) Trafikverket                   | inkom 2015-03-12 |

### Kommunala nämnder

- |                               |                  |
|-------------------------------|------------------|
| 4) Socialnämnden              | inkom 2015-03-05 |
| 5) Utbildningsnämnden         | inkom 2015-03-09 |
| 6) Bygg- och miljönämnden     | inkom 2015-05-08 |
| 7) Kultur- och fritidsnämnden | inkom 2015-04-10 |
| 8) Tekniska nämnden           | inkom 2015-04-28 |

### Fastighetsägare m.fl.

- |                              |                  |
|------------------------------|------------------|
| 9) Svensk Galopp             | inkom 2015-02-18 |
| 10) Stena fastigheter        | inkom 2015-03-04 |
| 11) Riksbyggen               | inkom 2015-03-05 |
| 12) AL Fastighetsförvaltning | inkom 2015-03-06 |

### Övriga remissinstanser

13) Norrvatten	inkom 2015-02-09
14) Närpolisen Upplands-Bro	inkom 2015-02-10
15) Svenska kraftnät	inkom 2015-02-10
16) Telia Sonera Skanova Access AB	inkom 2015-02-16
17) Företagarna	inkom 2015-02-19
18) Håbo kommun	inkom 2015-03-03
19) PRO	inkom 2015-03-03
20) Stockholms handelskammare	inkom 2015-03-03
21) Vattenfall	inkom 2015-03-04
22) E.ON Elnät Sverige AB	inkom 2015-03-05
23) Friluftsförbundet	inkom 2015-03-05
24) Trafikförvaltningen	inkom 2015-03-05
25) Centerpartiet	inkom 2015-03-05
26) Folkpartiet	inkom 2015-03-06
27) Naturskyddsföreningen	inkom 2015-03-06
28) Svenska Kyrkan	inkom 2015-03-06

### Övriga (ej sakägare)

29) Privatperson 1	inkom 2015-02-24
30) Privatperson 2	inkom 2015-03-06

## Inkomna yttranden med kommentarer

I det följande kommenteras synpunkter på förslag till detaljplan för Trädgårdsstaden i Bro. Synpunkter som inte innebär särskilda överväganden med avseende på planens utformning eller innehåll, kommenteras inte i sak. Synpunkterna redovisas sammanfattat utan inbördes rangordning. För den fullständiga lydelsen av respektive synpunkt hänvisas till de ursprungliga yttrandena som kan erhållas från kommunen. I omedelbar anslutning till inkomna yttranden redovisas Samhällsbyggnadskontorets kommentarer.

### Statliga myndigheter

#### (1) Lantmäteriet

Lantmäteriet börjar med att kommentera otydligheter i grundkartan. Till exempel att det är svårt att urskilja fastighetsgränser och att vissa fastighetsbeteckningar saknas. Vidare skriver man att rutnätspunkter och koordinater saknas.

#### **Kommentar**

*Grundkartan har förtydligats utifrån Lantmäteriets synpunkter.*

Om plan- och genomförandebeskrivning skriver man att fastigheter som berörs enligt genomförandebeskrivningen inte stämmer med fastighetsförteckningen och att S3 felaktigt står som samfällighet för vatten och avlopp men ska vara vägsamfällighet. Man skriver att "Det bör framgå om syftet är att avtal ska tecknas även vad gäller upphävande av samfälligheten" Avseende de tekniska anläggningar som finns med i planen påpekar man att de är utlagda som kvartersmark men avses i genomförandebeskrivningen överföras till en kommunägd fastighet. Lantmäteriet menar att det inte är lämpligt att överföra kvartersmark till en fastighet som utgörs av allmän platsmark, om detta är syftet. Man skriver också att det i möjligaste mån bör framgå hur deltagande i gemensamhetsanläggning för bl. a garage avses indelas. Ska till exempel varje garagelänga utgöra en egen gemensamhetsanläggning och vilka fastigheter ska ha andel i denna?

#### **Kommentar**

*Plan- och genomförandebeskrivningen har uppdaterats med korrekta fastigheter. Det har även förtydligats att samfälligheten S3 ska upphävas. Det är inte klart i dagsläget hur ägandet av tekniska anläggningar ska se ut varför dessa inte är utlagda som allmän platsmark. Det är inte heller klart hur deltagandet i gemensamhetsanläggningar ska läggas upp.*

Angående plankarta med bestämmelser skriver man att egenskapsgränsen är grå i teckenförklaringen men svart i plankartan. Angående bestämmelsen om att samlad parkering ska innehålla högst 20 p-platser inom kvartersmark för bostadsändamål påpekar man att den inte överensstämmer med illustrationen av parkeringsplatser på karta 2 och 3 och att missstolkning därför kan ske. Man skriver också att beteckningen HC1 i teckenförklaringen inte finns med i plankartan medan det finns kvartersmark i plankartan med beteckningen HC som är brunfärgad, vilket saknas i teckenförklaringen.

#### **Kommentar**

*Plankartan har förtydligats utifrån Lantmäteriets synpunkter.*

Slutligen påpekar man att det i plankartan står att z-områden ska användas som utfart till intilliggande fastighet. Om servitut avses bildas bör detta i sådana fall stå under fastighetsrättsliga frågor och om ny eller flyttad ledningsrätt ska upplåtas inom kvartersmark krävs u-område på plankartan.

### **Kommentar**

*Servitut för utfart har lagts till under fastighetsrättsliga åtgärder. U-områden har uppdaterats.*

## **(2) Länsstyrelsen i Stockholms län**

Länsstyrelsen börjar med att skriva att man är positiv till att kommunen planerar tät bostadsbebyggelse i kollektivtrafikhöga läge och påpekar att det är i linje med både RUFS 2010 och kommunens översiktplan. Man ser heller inget skäl att anta att man kommer pröva kommunens beslut att anta planen, under förutsättning att kommunen beaktar följande synpunkter:

Planområdet gränsar i norr mot Mäljarbanan som utgör riksintresse enligt 3 kap 8§ miljöbalken(MB) och därmed skall skyddas från åtgärder som kan försvåra nyttjandet av den. I riksintresset ingår även tekniska anläggningar med koppling till järnvägen.

Länsstyrelsen ställer sig i huvudsak bakom Trafikverkets yttrande vad gäller Mäljarbanan. Bebyggelsen i området nära banvallen bör anpassas till järnvägen och ha den planerade utbyggnaden till fyra spår i åtanke. Länsstyrelsen förutsätter därför att vidare planering sker i nära samråd med Trafikverket. Det behöver också i det fortsatta planarbetet klargöras hur passage under spåret ska hanteras och hur kulverttering av diken kan komma att påverka grundvattenbalansen och därmed också stabiliteten i banvallen.

### **Kommentar**

*Den geotekniska undersökningen har kompletterats med förtydliganden kring de frågor som Länsstyrelsen och Trafikverket tar upp. Passagen under järnvägen har utgått ur planområdet för att behandlas i en separat plan.*

Delar av planområdet omfattas av riksintresse för Mälaren med öar och stränder, enligt 4 kap 1 och 2 §§ MB. Exploatering i utveckling av befintlig tätort ska inte hindras av detta men områdets natur- och kulturvärden bör beaktas i planeringen.

### **Kommentar**

*Områdets naturvärden har i hög utsträckning arbetats in i planen.*

Planområdet avvattnar till Brobäcken som mynnar ut i Broviken. Broviken med en del av Broängarna utgör Natura 2000-området Broviken, som är av riksintresse enligt 4 kap MB. Utformning av omhändertagande av dagvatten och VA-lösningar måste göras så att planförslaget inte får någon negativ påverkan på vattenkvaliteten i Natura 2000-området. Om det finns risk för påverkan krävs det tillståndsprövning enligt 7kap. 28 a § MB.

Det finns för närvarande flera aktuella planområden i kommunen som alla avvattnar i Broviken. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen om vikten av att i planeringen överväga risken för påverkan med den samlade effekten av alla dessa områden.

Planhandlingarna behöver redogöra för vattenförekomsten Mälaren-Görvaln ( i vilken Brobäcken har sitt utlopp), dess status och en bedömning av vattenförekomstens förutsättningar att uppnå god MKN (miljökvalitetsnorm) för vatten. MKN innebär ett skarpt ickeförsämringskrav. Det kan finnas behov av att genomföra ytterligare åtgärder inom planområdet för att MKN ska uppnås i recipienten. Hänsyn bör tas framförallt till tungmetaller och andra miljögifter som vattenförekomsten idag har problem med. Dagvatten förslås renas och utjämnas lokalt för merparten av området och ledas till anlagda dagvattendammar för fördröjning. Slutsatser från MKB och dagvattenutredning, för minskning av föroreningsbelastning, bör lyftas in i planbeskrivningen.

Nya statusklassningar och bedömningar kommer börja gälla under 2015. Planen, tillhörande MKB och

utredningar bör uppdateras med hänvisning till det och en sammanvägning med planen och andra närliggande planers påverkan bör göras.

**Kommentar**

*Dagvattenutredningen, planbeskrivningen och MKB har uppdaterats utifrån nya uppgifter.*

Länsstyrelsen har inga synpunkter på det ”PM för dagvatten fördjupad dagvattenutredning för trädgårdsstaden i Bro, (WRS, 2014)”, som tagits fram då planområdet ligger på lera med begränsad infiltrationskapacitet. Länsstyrelsen påtalar dock vikten av att säkerställa att de åtgärder som föreslås är tillräckliga för att kunna omhänderta de beräknat ökade föroreningsmängderna, och att åtgärderna genomförs. Skötselplan för dagvattendammar och oljefilter bör även tas fram med tydlig ansvarsfördelning. För att tydliggöra de föreslagna dagvattendammarnas lägen kan det vara bra att ange dagvattendamm på plankartan intill föreslagen bestämmelse b1.

**Kommentar**

*Skötseln av dagvattendammar är ett kommunalt ansvar. I de delar där exempelvis parkeringsplatser på kvartersmark ska förses med oljefilter har kommunen för avsikt att säkra driften med avtal. Text för dagvattendammar har lagts till plankartan*

Planområdet ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde, vilket innebär att dagvatten inte får släppas ut från hårdgjorda ytor där föroreningsrisk finns, i ytvatten utan rening. Dräneringssystem skall finnas vid sådana anläggningar och vid järnvägsspår med möjlighet till fördröjning och uppsamling vid t.ex. kemikalieolyckor. Länsstyrelsen bedömer att den aktuella planen kan genomföras under förutsättning att föreslagna åtgärder för avledning och rening av dagvatten från hårdgjorda ytor utförs. Med hänvisning till planområdets omfattning bedöms det även viktigt att utföra reningsåtgärder redan vid etablering och anläggning för att undvika att föroreningar tillförs Östra Mälarens vattenskyddsområde, via vattendragen i området.

**Kommentar**

*Åtgärder för att motverka påverkan på Östra Mälarens vattenskyddsområde förs in i exploateringsavtal.*

Länsstyrelsen anser med hänvisning till Trafikverkets yttrande samt med bakgrund mot det PM Geoteknik- markförhållanden och grundläggning (Structor mark, 2014) som tagits fram som underlag för planen, att kommunen behöver förtydliga sin bedömning att marken blir lämpad för ändamålet med hänsyn till risken för ras och skred. Utöver en bedömning utifrån dagens förutsättningar anser även Länsstyrelsen att hänsyn behöver tas till förväntade klimatförändringar, t.ex. i form av ökade nederbördsmängder i ett område med begränsade infiltreringsmöjligheter. Det finns även en risk att vibrationer från järnvägen kan påverka markstabiliteten, vilket behöver beaktas.

**Kommentar**

*En komplettering har lagts till den geotekniska undersökningen i vilken Länsstyrelsens och Trafikverkets samrådsyttranden besvaras.*

Länsstyrelsen skriver angående frågor som är kopplade till risker från järnvägen att kommunen inför nästa skede behöver redovisa och beskriva avstånden mellan bebyggelse och järnväg efter Mälarbanans planerade utbyggnad. Föreslagna skyddsåtgärder behöver justeras så att de gäller från framtida spår. Länsstyrelsen kan inte avgöra om dessa är tillräckliga utifrån det nu redovisade materialet i planhandlingar. Länsstyrelsen anser vidare att bebyggelse med stadigvarande vistelse ska utföras i obrännbara fasader, lägsta brandklass EI30 och fönster i lägst brandteknisk klass EW30, och att detta ska regleras med planbestämmelser.

### **Kommentar**

*Planhandlingarna har förtydligats utifrån Länsstyrelsens rekommendationer. Bestämmelserna för brandklass för fasader har ändrats utifrån Länsstyrelsens synpunkter.*

Länsstyrelsen skriver att det redovisas relativt höga bullernivåer inom stora delar av området. Man anser att det bör förtydligas om dessa är beräknade utifrån befintlig eller framtida vägtrafik. Vad gäller siffror avseende järnvägstrafik gäller dessa uppgifter som erhållits från Trafikverket utifrån en prognos för trafiken år 2020. Även detta är en siffra som bör ses över.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att avstegsfall kan motiveras i detta fall. Då ska bebyggelsen utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje bostad/lägenhet får högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utanför fasad. Detta är särskilt angeläget när den bullerutsatta sidan har en mycket hög ljudnivå.

Länsstyrelsen anser att bullerutredningen bör kompletteras och förfinas till granskningskedet. Behovet av eventuella lokala bullerskydd bör också uppmärksammas och beräkningarna bör även ta höjd för framtida trafikökningar till följd av planerad bebyggelse i omgivningen.

### **Kommentar**

*Bullerutredningen har uppdaterats utifrån Länsstyrelsens önskemål.*

Länsstyrelsen påpekar att man är nöjd med redovisningen av situationen för förorenad mark och tillägger att vidare arbete på området ska ske i samarbete med tillsynsmyndigheten.

Området angränsar i söder till område av riksintresse för kulturmiljövården. I Länsstyrelsens programyttrande betonades att denna väg och dess uråldriga vadställe har ett kulturhistoriskt intresse, och att även bäckravinen med sin för landskapsbilden viktiga vegetation är ett för kulturmiljövården viktigt element, som även fungerar som en skyddsbarriär för riksintresset mot tätorten. Länsstyrelsen kan konstatera att Bro vadställe och det gamla färdstråket mot kyrkan har lyfts fram i planen genom att ett grön/parkstråk skapats som ett mellanrum mellan kvarteren och att en väl tilltagen naturzon är angiven för området kring Brobäcken. Skålgropsförekomsten på ett impediment har bevarats och bidragit till att en storgård har skapats i bebyggelsen, i planen angiven som naturmark och park. Arkeologisk utredning får påvisa om angiven naturmark kring fornlämningar behöver utökas.

Bestämmelsen k är en varsamhetsbestämmelse för befintlig bebyggelse, här används den som en utformningsbestämmelse för nyttillkommen bebyggelse. Detta bör korrigeras. Planens ambition med bestämmelsen är god, men lämnar stor tolkningsmån i själva bygglovsprövningen.

### **Kommentar**

*Bestämmelsen k har ersatts av f.*

Länsstyrelsen saknar en illustration från riksintressets kärnområde vid kyrkan, som visar en vy mot norr för att redovisa hur bebyggelsen i skala och höjd ter sig mot riksintresset.

Vidare skriver man att det kommer att krävas en arkeologisk utredning av området då de anser att det finns risk att ytterligare fornlämningar finns i området.

### **Kommentar**

*En arkeologisk utredning har gjorts och resultaten har arbetats in i planen.*

Sätrabäcken föreslås gå kulvertterad ca 300 meter genom planområdet. En kulverttering på en så pass lång sträcka innebär i princip att man tar bort alla möjligheter för fisk och många andra organismers förmåga att sprida sig genom området. Även hydrologin i planområdet kommer att påverkas till följd av kulverteringen och den kommer att få stor påverkan på hela vattensystemet uppströms. Med hänsyn



till detta och det arbete som för närvarande pågår i Högbytorp för att gynna vattenmiljön bör konsekvenserna av föreslagen kulverttering utredas vidare.

#### **Kommentar**

*En särskild utredning kring konsekvenserna av en kulverttering har gjorts.*

I övrigt ger Länsstyrelsen som allmänna råd att:

- Vägnamn, fastighetsbeteckningar och andra referenser bör kunna utläsas på kartorna för att öka orienterbarheten
- Fastighetsgräns mot järnväg behöver tydliggöras och man bör om möjligt markera befintligt spår.
- Det är svårt att urskilja Brobäcken och Sätträbäcken på plankartan, vilket gör det svårt att bedöma avståndet mellan bäckfåra och bebyggelse.
- Den del där Sätträbäcken kulverteras bör redovisas på lämpligt sätt i planhandlingarna.
- Man bör samla alla planbestämmelser på en karta

#### **Kommentar**

*Förtydliganden har gjorts i planhandlingarna utifrån Länsstyrelsens önskemål.*

### **(3) Trafikverket**

Trafikverket noterar att Mäljarbanan är redovisad som ett riksintresse för kommunikationsanläggningar men påpekar att det finns ett område i anslutning till stationen, som också är en del av riksintresset. Detta på grund av det där finns tekniska anläggningar som radiokommunikationsmast (MobiSIR), ett ställverk och ett par byggnader. Vidare anges att ett par telebolag har inplacerad utrustning i masten och Trafikverket betonar att man fortsatt måste ha tillträde till spåret som sker genom området. Mobilmaster är i miljöbalkens mening miljöfarlig verksamhet men Trafikverket poängterar att det inte är möjligt att flytta masten.

#### **Kommentar**

*Det område trafikverket syftar på där ställverk och kommunikationsanläggningar finns ligger utanför planområdet. Möjligheten att ansluta till området säkras i planen.*

Trafikverket ser positivt på att Upplands-Bro kommun tar eventuell framtida spårutbyggnad i beaktning med ett nytt spår på vardera sidan om befintligt spår. Från ett tillkommande spår mitt menar man att avståndet till körväg ska vara 9 meter, till markparkering och garage/carport ska det vara 15 meter och 30 meter till parkeringsdäck eller andra oeftergivliga byggnader. Med hänsyn till detta anser man att redovisade ytor för parkering och carportar kommer för nära järnvägen. Det finns i planen fall där det är 12 m från radgarage/carportar till spårmit. Trafikverket bedömer att det i det fallet går att utgå från befintlig spårmit och sedan omdisponera parkeringsplatserna vid framtida spårutbyggnad. Bebyggelse bör i övrigt inte placeras närmare spårmit än 30 m med hänsyn till eventuell urspårning.

Trafikverket noterar även att strukturplanen och detaljplanen inte överensstämmer vid den större centrumbyggnaden (HC). Trafikverket förordar strukturplanens förslag till parkeringsyta öster om byggnaden, där plankartan istället redovisar bygggrätt för HC där det måste finnas en infartsväg in mot spårområdet befintliga grind. Trafikverket menar att en justering i detaljplan måste göras gällande detta då liggande förslaget reducerar åtkomst till anläggningarna och spårområdet.

#### **Kommentar**

*Det område trafikverket syftar på kommer där ställverk och kommunikationsanläggningar finns ligger utanför planområdet. Möjligheten att ansluta till området säkras i planen. Vad gäller parkering är denna del av yttrandet motsägelsefullt. Parkering nära spår ska förses med skärmtak och detta ska placeras på ett sådant avstånd från Trafikverkets fastighet att underhåll kan ske.*

Trafikverket är av uppfattningen att järnvägsområdet inte ska inkluderas i planområdet. På längre sikt föreslås i planen en underfart för busstrafik och Trafikverket menar att den måste föregås av funktionsutredning som visar om det är tekniskt genomförbart. Planberskrivningen anger att underfarten kan påverka grundvattennivån som i sin tur kan påverka järnvägsanläggningen. Trafikverket föreslår att en framtida underfart kan möjliggöras genom förrättning och att bussgatan blir ett servitut kopplat till järnvägsfastigheten. Trafikverket ansvarar för genomförandet men finansiering måste komma från annan part. För detta måste avtal upprättas.

Trafikverket betonar att inga åtgärder får vidtas som kan innebära negativa konsekvenser för järnvägsanläggningen. I byggskedet måste det tas hänsyn till att signalsystemen kopplade till järnvägen är mycket känsliga för vibrationer.

Vidare anger Trafikverket att de geotekniska förhållandena och den eventuella påverkan på järnvägsanläggningen i byggskedet måste utredas innan utställningsskedet. Schaktning som sker för nära och för djupt nära järnvägsanläggningen kan generera skredrisk. Grundvattensänkning riskerar generera sättningar.

Trafikverket ser vidare att det finns ett eventuellt behov att upprätta föravtal för genomförandeskedet, lämpligen innan antagande av detaljplan.

#### **Kommentar**

*Underfarten under järnvägen har brutits ur den plan för att undersökas i en separat plan. Den kommande utbyggnadens påverkan på den geotekniska stabiliteten har kommenterats i ett tillägg till den geotekniska utredningen. Kommunen ser positivt på att upprätta avtal med Trafikverket kring frågor gällande genomförande.*

Trafikverket bekräftar riskutredningens beräkningar av 140 tåg/dygn. Även riskanalysens prognos för 2030 som gjordes 2012 ligger så pass nära dagens beräkning att skillnaden inte bedöms påverka slutsatserna som görs i analysen. Gällande avstånd från järnväg till stadigvarande vistelse och bebyggelse anger Trafikverket att det behövs riskreducerande åtgärder gällande placering av byggnader, skydd mot brandspridning, utrymningsvägars placering samt skydd mot spridning av gas. De hänvisar till länsstyrelsens synpunkter avseende riskutredningen.

Trafikverkets fastighet Härnevi 32:1 berörs av planen men Trafikverket anser att plangränsen ska sammanfalla med fastighetsgränsen. Tillfartsvägen till området med tekniska anläggningar måste finnas kvar.

#### **Kommentar**

*Planen är i linje med Trafikverkets yttrande.*

#### **Dagvattenhantering**

Påverkad grundvattenbalans riskerar påverka stabiliteten för Mälarbanans banvall. Trafikverket anser att dagvattenutredningen till detaljplanen bör kompletteras med förtydligande av eventuell påverkan på järnvägsanläggningen.

#### **Kommentar**

*Den kommande utbyggnadens påverkan på den geotekniska stabiliteten har kommenterats i ett tillägg till den geotekniska utredningen.*

*Trafikbuller och vibrationer*

Trafikverket anser att riktvärden som anges i Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 ska följas vid nybyggnad av bostäder. Trafikverket menar att det inte är motiverat att göra avsteg från detta med hänvisning till verkets interna riktlinjer för buller samt att Bro samhälle inte uppfyller FN:s definition av "stad" som kräver minst 20 000 invånare. Om avsteg från riktvärdena tillämpas ålägger trafikverket kommunen ansvaret för eventuella framtida bullerstörningar. Trafikverket kommer inte att ta på sig kostnader för bullerbegränsade åtgärder i efterhand. Trafikverkets inställning kan komma att förändras om ny bullerförordning träder i kraft.

Den trafikbullerutredning som är genomförd av konsult baseras på felaktigt antal tåg per dygn. Konsulten Åkerlöf Hallin Akustikkonsult AB kan inte verifiera uppgiften om 322 tåg/dygn. Trafikverket anser att det kan vara lämpligt att uppdatera bullerutredningen med rätt prognos. Bullerutredningen redovisar mycket höga ljudnivåer vilket Trafikverket inte anser bidra till en god boendemiljö. Trafikverkets uppfattning är att bättre ljudnivå kan erhållas om det uppförs skärmar mellan carportarna. Planen bör redovisa att bullerskydd krävs inför bygglov för bostäder. I bullerutredningen är det oklart på vilken höjd det har utgått från vid beräkningarna.

**Kommentar**

*Bullerutredningen har uppdaterats utifrån aktuella trafikuppgifter. Bostäderna ska klara bullervärdena enligt den så kallade Stockholmsmodellen som är vedertagen i kollektivtrafiknära lägen.*

Genomförd vibrationsmätning visar att det finns risk för höga vibrationsnivåer i de högre våningsplanerna i kvarteren närmast järnvägen. Styva och tunga konstruktioner krävs. Detta bör följas upp med en planbestämmelse.

**Kommentar**

*Vibrationsnivåer regleras i planen.*

*Detaljsynpunkter*

På sida 23 i planbeskrivningen anges att Trafikverkets teknikhus ingår i planområdet. Trafikverket anger att den inte ska göra det då plangränsen ska sammanfalla med fastighetsgränsen. I genomförandebeskrivningens fastighetsförteckning finns Härnevi 32:1 inte med.

Vidare påpekar Trafikverket att det under rubriken Byggnadsteknik på plankartan blad 3 är oklart om närmaste spår står för befintligt eller tillkommande. Trafikverket föreslår att det förtydligas att det gäller närmaste befintliga spår och att avståndet ändras från 25 till 30 m.

**Kommentar**

*Planhandlingarna har förtydligats utifrån Trafikverkets synpunkter.*

## Kommunala nämnder

**(4) Socialnämnden**

Socialnämnden påpekar att området är intressant för Socialkontorets verksamheter, såsom LSS och äldreboende. Man är även positiva till möjlighet till egen odling och tycker att detta ska genomsyra även allmänna verksamheter.

## (5) Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden skriver att i sitt yttrande att det är viktigt att ytor och lokaler för utbildningskontorets ändamål är anpassningsbara. Man skriver också att det är viktigt att utbildningskontoret är representerade både i den fortsatta planeringen likväl som i genomförandeskedet.

## (6) Bygg- och miljönämnden

Bygg- och miljönämnden lämnar som eget yttrande det förslag till yttrande som Bygg- och miljöavdelningen har skrivit. Bygg- och miljönämnden tillstyrker detaljplaneförslaget under förutsättning att de invändningar man påpekar beaktas. Yttrandet så att invändningar mot förslag sammanfattas i punktform i början och därefter utvecklas synpunkterna. I den samrådsredogörelse bemöts invändningarna.

### Sammanfattning

Bygg- och miljönämnden anser att detaljplanen för Bro Trädgårdsstad, etapp 1, kan tillstyrkas under förutsättning att nedanstående synpunkter beaktas.

- Tydligare bestämmelser om byggrätter gällande byggnadshöjd och taklutning
- Bestämmelse gällande begränsning av Attefallshus (PBL 9 kap.) för radhus och kedjehus.
- Förtydliga antal infartsparkeringar som ska anläggas norr respektive söder om spårområdet.
- Det ska tydligt framgå att geotekniska undersökningar krävs vid ansökan om bygglov och att dessa tar hänsyn till markvibrationer.
- Tydliga bestämmelser gällande dagvattenhantering.
- Komplettering av bullerutredning.
- Komplettering med översiktlig miljöteknisk markundersökning.
- MKB kompletteras med beskrivning av risker med elektromagnetisk strålning från mobilmast.
- Det bedöms som viktigt att EON får yttra sig gällande fjärrvärme och förutsättningar.

### Kommentar

*Bestämmelser angående byggnadshöjd och taklutning har reviderats.*

*Bestämmelser kring "Attefallshus" har inte reviderats i detta skede.*

*Infartsparkeringar studeras i en egen plan.*

*Krav på vibrationer ställs i planen.*

*Krav på dagvattendammar finns i planen.*

*Bullerutredningen har kompletterats.*

*Marken kommer att saneras i samband med byggnation. Tidigare utredningar av föroreningar bedöms som tillräckligt utförliga i detta skede.*

*Mobilmast kommer att vara på ett sådant avstånd från tillkommande bebyggelse att den inte bedöms utgöra något problem.*

*Huvudspåret för uppvärmningsalternativ är i dagsläget fjärrvärme från Högbytorp.*

### Bygg- och miljöavdelningens synpunkter ur landskaps-, byggnads- och kulturmiljöperspektiv

Bygg- och miljöavdelningen har i tjänsteskrivelsen utvecklat synpunkter med utgångspunkt från

Bygg- och miljönämndens roll som lokal tillsynsmyndighet för Plan- och bygglagen samt Miljöbalken.

#### *Uppvärmning*

Det måste enligt Bygg- och miljöavdelningen framgå tydligare om fjärrvärme ska dras fram och om EON tagit del av detta och fått yttra sig i frågan.

#### *Bullerskydd*

Bygg- och miljöavdelningen gör bedömningen att bullerskyddande fasad på komplementbyggnader och garage bör utformas så att den har en absorberande funktion för att motverka att buller sprids mot norra sidan om spåren.

#### *Byggnadshöjd*

Tillåten byggnadshöjd ska vara angivet i bestämmelser utöver våningsantal. Även taklutning bör anges.

#### *Kulturmiljön*

Kulturmiljöutredningen konstaterar att de största riskerna för att påverka kulturmiljöerna negativt är i anslutning till områdets infarter. Bygg- och miljöavdelningen anser att det är en väl avvägd bedömning och att hänsyn ska tas vid förändring och utbyggnad av infarter till och kring området.

#### *Attefall*

Det bör framgå att Attefallsreglerna i PBL 9 kap. inte ska gälla kedjehus och radhus då dessa skulle få ytterligare 25+15 m<sup>2</sup> BYA. De har föreslagen byggrätt på 80m<sup>2</sup> bostadshus med 30m<sup>2</sup> komplement. Ökningen med Attefall skulle innebära 36m<sup>2</sup> vilket av bygg- och miljöavdelningen bedöms som för mycket.

#### *Parkering*

Bygg- och miljöavdelningen bedömer förslaget tagit hänsyn till ökat behov av infartsparkering i Bro men anser att det kan förtydligas ca hur många infartsparkeringar det gäller, söder respektive norr om stationen.

#### *Geoteknik*

Genomförd geoteknisk undersökning föreslår lösningar för grundläggning vilket ska beaktas vid byggnation. En specifik utredning vid varje bygglovsärende ska krävas in för underlag för bedömning om föreslagen grundläggning är den bästa för fastigheten. Problem med vibrationer 70 meter från spåret behöver framgå som en bestämmelse på plankartan. Detta för att pålning och lera kan föra vibrationer vidare in i stommen.

### **Bygg- och miljöavdelningens synpunkter ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt**

#### *Buller*

Bygg- och miljöavdelningen noterar att en trafikbullerutredning har genomförts av Åkerlöf Hallin Akustikkonsult AB men konstaterar att det saknas uppgift om årtal för de trafikuppgifter som hämtats från kommunen. Vidare anses att en framtidsprognos som sträcker sig längre än till år 2020 bör redovisa trafikökningens konsekvenser för bullernivåerna.

Gällande beräkningar av bullernivå bedömer Bygg- och miljöavdelningen bedömer att dessa måste genomföras för samtliga våningsplan i den planerade bebyggelsen. Avdelningen anser att bullerutredningen måste kompletteras med fullständig information om de förutsättningar som råder vid beräkningen. Har hänsyn tagits till reflektioner av buller, ingår bullerskydd och i så fall vilken typ av skydd och hur högt är det? Avdelningen ger uttryck för att ett fylligt beslutsunderlag är mycket viktigt.

Bygg- och miljöavdelningen efterfrågar också ytterligare beskrivning av bullersituationen i området som t.ex. avstånd till tystare områden eller rekreationsområden, bedömning av hur många som

kommer att utsättas för höga bullernivåer, möjligheter att genomföra bullerdämpande åtgärder, även i grannskapet, som hastighetssänkningar, tyst vägbeläggning, omläggning av trafik etc.

Bygg- och miljöavdelningen anser att kommunen i första hand bör eftersträva att tillämpa nationella bullerriktvärden utan avstegsfall för att uppfylla miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö*. För att kunna tillämpa avstegsfall ska vissa kriterier vara uppfyllda. Bygg- och miljöavdelningen ifrågasätter att avstegsfall kan tillämpas i denna detaljplan. Det behövs en mer utvecklad motivering är till tillämpning av avstegsfall B (exempelvis tekniskt omöjligt eller ekonomiskt orimligt). Åtgärder som krävs för att innehålla riktvärdet, högst 55 dB(A) vid alla fasader, måste alltid utredas i första hand. Om dessa åtgärder inte bedöms tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga, kan avsteg diskuteras.

#### *Vibrationer*

Structors genomförda vibrationsmätningar under hösten 2014 redovisar värden underskridande de gällande riktvärdet för vibrationer 0,3 mm/s. Utredningen påpekar dock att vibrationer kan förstärkas i byggnadens övre del vilket kan medföra att riktvärdet överskrids i området närmast spåren. Bygg- och miljönämnden anser att planbeskrivningens formulering att byggnader inom 70 meter från spåren *bör* anpassas för att minska risken för vibrationer ska ändras till att bostadsbebyggelsen *ska* utföras så att riktvärdet avseende vibrationer från järnvägstrafik inte överskrids.

#### *Markföroreningar*

Det saknas översiktliga markmiljöundersökningar för vissa delar av detaljplaneområdet vilket bygg- och miljöavdelningen anser vara särskilt viktigt att utföra i denna detaljplan eftersom det kommer att erbjudas möjlighet för alla boende i området att ha en egen trädgårdsodling.

Oljeföroreningar har påträffats inom området och för att utesluta risk för att människor exponeras genom inträngning i byggnader behövs särskilda planbestämmelser som reglerar utformning av byggnader i dessa områden.

Bygg- och miljöavdelningen upplyser om att området som ligger norr om järnvägen där en framtida underfart planeras utgörs av en gammal deponi. De översiktliga markmiljöundersökningar som genomfördes 1998 av Sweco baserades på analys av ett begränsat antal jordprover och därför måste framtida exploatering av området föregås av kompletterande markmiljöundersökningar, inklusive kemiska och biogeokemiska analyser av Skällstabäcken för att utreda om schaktning i deponin kan ge upphov till läckage av föroreningar.

#### *Dagvatten*

Bygg- och miljöavdelningen noterar att WRS' dagvattenutredning 2014 redovisar att med föreslagna system kan trädgårdsstadens dagvatten renas så att planen bär sin egen belastning, vilket ses som positivt. Bygg- och miljöavdelningen saknar en tydlig hänvisning mellan principer för dagvattenhantering i detta PM och planbeskrivningen. Planbeskrivningen hänvisar dessutom till en äldre version av dagvattenutredningen vilket bör uppdateras till gällande.

I MKB anges att dagvatten i möjligaste mån ska ledas över grönytor innan det leds vidare till ledningssystemet samt att hårdgjorda ytor byggs i dränerande material och om möjligt med genomsläppligt ytskikt. Bygg- och miljöavdelningen anser att denna typ av bestämmelser ska skrivas in i planen.

Det är mycket viktigt att dagvattenhanteringen i området är så effektiv som möjligt då avrinning sker till den känsliga recipienten Broviken som är ett Natura 2000 område och som också ingår i den primära skyddszonen för Östra Mälarens vattenskyddsområde.

I MKB anges att rening av dagvatten från Trädgårdsstaden kommer att ske i dagvattendammar vid Bro Hof. Bygg- och miljöavdelningen vill påminna om att dessa dammar inte tillhör kommunens

dagvattenanläggning och att utgångspunkten måste vara att dagvattnet från detaljplaneområdet ska uppnå tillräcklig rening innan utsläpp sker till Önstabäcken/Brobäcken.

#### *Naturvärden*

Bygg- och miljöavdelningen anser att det är positivt att bäcken tillgängliggörs, men understryker vikten av att åtgärder måste ske med stor försiktighet för att inte skada befintliga naturvärden. Avverkningar i närheten av vattendraget ska betraktas mycket restriktivt då rådande beskuggning är en nödvändig förutsättning för att bibehålla den biologiska mångfalden i bäcken. Enligt vattenplanen kan rensning medföra negativa konsekvenser för växt- och djurliv i vattendraget varför sådan verksamhet bör undvikas eller ske med särskild hänsyn. Bygg- och miljöavdelningen påminner om att bäcken omfattas av biotopskydd och att alla ingrepp i denna kräver dispens från Länsstyrelsen. Bygg- och miljöavdelningen ser positivt på att promenadstråket längs bäcken är av mer informell typ och påpekar att större ingrepp och gallring bör undvikas vid anläggande av spänger över bäcken.

Gällande borttagandet av den ensidiga allén vid Assurs väg påminner bygg- och miljöavdelningen om att dispens måste sökas hos Länsstyrelsen eftersom alléen omfattas av generellt biotopskydd och vissa av träden i allén innehåller den fridlysta arten mistel.

Bygg- och miljöavdelningen ställer sig kritisk till kulvertering av vattendraget eftersom det motverkar bäckens naturliga förmåga till rening av vattnet och medför vandringshinder för fisk och andra djur. Det är önskvärt att någon form av ekologisk kompensation sker för dessa ingrepp i naturmiljön, dvs att gottgöra för skadade naturmiljöer som utgör allmänna resurser, såsom arter, naturtyper, ekosystemfunktioner och upplevelsevärden genom att tillföra nya värden med ambitionen att det inte ska kvarstå någon nettoförlust. Ekologisk kompensation tillämpas först när all rimlig hänsyn vidtagits.

#### *Elektromagnetiska fält*

Bygg- och miljöavdelningen noterar att mobilmasten som finns i anslutning till Bro station inte omnämns i detaljplanehandlingarna och det anses att eventuella risker med denna strålningskälla ska behandlas inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen.

#### *Energiförsörjning*

Bygg- och miljöavdelningen anser att hållbar utveckling förutsätter att energiförsörjningen i första hand sker genom fjärrvärmeförsörjning eller annat miljöanpassat uppvärmningssystem. Det är viktigt att detaljplanen behandlar hur området ska energiförsörjas samt att EON får möjlighet att lämna synpunkter på planen. Avdelningen påpekar att bergvärmeanläggningar behöver tillstånd enligt miljöbalken.

- *Barnperspektiv*

Bygg och miljöavdelningen påpekar att barn är en särskilt känslig grupp för bullerexponering och att om de befinner sig i en bullrig miljö under inlärning kan förmågan att uppfatta och förstå tal påverkas.

### **(7) Kultur- och fritidsnämnden**

Kultur- och fritidsnämnden skriver allmänt om att befintliga natur- och kulturvärden bör lyftas fram som viktiga resurser i samband med exploatering och man påpekar att programområdet gränsar till område av riksintresse för kulturmiljövården. I det sammanhanget lyfter man fram Länsstyrelsens skrivelse att det är "den komplexa kulturhistoriska miljön omkring Bro Kyrka som i huvudsak åsyftas med riksintresset". Nämnden hänvisar till de konfliktpunkter som har identifierats i kulturmiljöutredningen tillhörande planen och man understryker vikten av att de åtgärder som vidtas för att lösa dessa konflikter utförs med varsamhet och med anlitande av kulturmiljökompetens:

Främst gäller det att:

- entréer till planområdet med nya vägdragningar bör anpassas till befintliga förutsättningar.
- anpassa antalet våningsplan så att bebyggelsen inte tillåts dominera över kulturmiljön kring kyrkan.
- Brobäckens känsliga kulturmiljöer med bland annat det gamla vadet handhas under ledning av antikvarisk expertis.

### ***Kommentar***

*Planen har anpassats till den intilliggande kulturmiljön, främst genom att höjderna i området har anpassats till trädridån vid Brobäcken. Taken på den nya bebyggelsen kommer inte att sticka upp ovanför denna. Möjligheten att lyfta fram vadstället finns med i planen men är inte en förutsättning för att den ska kunna genomföras.*

Angående fritidsaktiviteter skriver man att anläggningar för idrott, rekreation och spontanaktivitet dimensionerade för antalet barn och unga som ska bo i området krävs. I planförslagets område finns värdefulla natur- kultur- och rekreationsmöjligheter som kan vidareutvecklas och man framhäver möjligheten att ta tillvara dessa. När det gäller den sporthall som finns med i planen menar man att det är viktigt att den ska kunna möta både skolans och föreningslivets behov av utrymmen och parkeringsplatser. Man föreslår också att idrottshallen ska byggas ut i en första etapp och att man i anslutning till denna kan anlägga skattepark, utegym och/eller parkourbana.

Den planerade skolan föreslås få en flexibel utformning så att den enkelt kan användas av föreningsliv och boende utanför skoltid och man påpekar vikten av säkerhet för de oskyddade trafikanter som ska röra sig till Bro IP. I anslutning till Brobäcken menar man att det går att anlägga en natur- och äventyrsпарк, en spontanidrottsplats på skolgården och ett utegym.

Slutligen skriver man att Kultur- och fritidskontoret bör vara delaktiga i den kommande planeringen.

### ***Kommentar***

*I det gestaltungsprogram som hör till planen beskrivs hur park- och naturmark men även skolan är tänkt att utformas. De tankar Kultur- och fritidsnämnden framför går i linje med det som står i gestaltungsprogrammet. Det är välkommet att kultur- och fritidskontoret är med i den fortsatta planeringen.*

## **(8) Tekniska nämnden**

Tekniska nämnden beslutade att yttra sig enligt Tillväxkontorets förslag till yttrande med tillägget att se över det långsiktiga behovet av infartsparkeringar.

### ***Kommentar***

*Lösningen för infartsparkering kommer att studeras i en särskild plan.*

I övrigt lämnar nämnden som eget yttrande det yttrande som författats av tekniska avdelningen. I detta börjar man med att ställa sig positiva till utvecklingen av området men med följande invändningar:

Angående lösningen med gångfartsområde eller "Shared space" ställer man sig frågande till om flödet av gångtrafikanter kommer att vara tillräckligt högt för att funktionen ska fungera tillräckligt effektivt.

### ***Kommentar***



*Den del av planen där gångfartsområde föreslås behandlas i en annan etapp.*

Angående parkering skriver man att området planeras ha ungefär 1,1 parkeringsplatser per bostad medan siffran för Upplands-Bro i stort är cirka 0,9. Med tanke på det stationsnära läget menar man att p-talet bör vara lägre än 0,9 och man ser också gärna laddningsmöjligheter för elbilar och parkeringsplatser för bilpoolar. Man menar också att den stora parkeringsytan kan användas mer effektivt och att man bland annat kan använda platser där bilar inte får plats till MC- och cykelparkering. Då dessa är stöldbegränsade skriver man att sådan parkering bör placeras på platser där det är god uppsikt av omkringliggande bebyggelse.

**Kommentar**

*Parkeringsnormen sätts i bygglovsskedet. Det går att bygga mer bostäder om man tillåter en lägre p-norm. Den exakta utformningen av infartsparkeringen beslutas i ett senare skede.*

Primärt för tekniska nämnden är att det inom kommunen finns ett gång- och cykelnät som binder samman kommunen och därför är det av största vikt att det inom exploateringen planeras för dessa förbindelser.

**Kommentar**

*Det framgår av gestaltungsprogrammet och strukturplanen hur strukturen för gång- och cykelförbindelser är tänkta*

Vidare påpekar man att delar av vägbanan blir oanvändbar under vintern då man behöver kunna lägga snövallar längs vägarna. Man anser att planen bör kompletteras med en plan för hur hanteringen av snö ska ske.

**Kommentar**

*Gatorna i området är inte planerade för att ha snövallar. Snöröjningen får lösas på annat sätt.*

Avseende avfallshantering förespråkar man i första hand yteffektiva och rationella behållare som töms med kranbil och att dessa kan serva flera hushåll på liten yta. Man skriver också att Avfall Sveriges riktlinjer ska följas och att det ska finnas en återvinningsstation per 1000 hushåll.

**Kommentar**

*Utrymmen för avfallshantering har tänkts in i planen. Planen avses kompletteras med platser för återvinningsstation.*

Gällande vatten och avlopp påpekar man att handlingarna ska uppdateras utifrån nya pumpstationer som har tillkommit i samband med projekteringen av Va-ledningen mellan Bro och Sigtuna. Man vill också ändra på läget på befintlig pumpstation.

**Kommentar**

*Planen har uppdaterats med nya byggnader som har uppförts i samband med dragningen av vattenledningen till Sigtuna.*

Angående park och natur i planen skriver man att befintlig natur i största möjliga utsträckning ska bevaras och att dessa i första hand ska vara kommunala samt att lekplatser och ytor för spontanidrott bör planeras in.

**Kommentar**

*Såväl sparad natur som nya parker finns inplanerade.*

Slutligen skriver man att en uppskattning av kommunens förväntade driftskostnader för området bör finnas med när Kommunfullmäktige beslutar om planen

**Kommentar**

*En dialog kring driftskostnader är påbörjad.*

## Fastighetsägare

### (9) Svensk Galopp

SG förutsätter att detaljplaneringen "sker under sådan styrning från kommunen att byggnation sker på ett sådant vis att situationer uppkommer i framtiden där nya verksamheter ges möjlighet att ställa sådana krav som skulle kompromettera möjligheterna att bedriva hästsport och tillhörande evenemang i området"

**Kommentar**

*Då den delen av planen som är närmast galoppbanan har utgått är frågan inaktuell för denna planetapp. Även om så inte var fallet är närheten till Bro Park något som knappast kommer att leda till besvär. I Boverkets publikation: "Vägledning för planering för och invid djurhållning." (Maj 2011) konstateras att man ska se till den "lokala situationen när man bedömer det enskilda fallet" avseende närhet mellan hästanläggningar och bostäder. I detta fall är en del av banan där hästar inte uppehåller sig någon lång tid som ligger ca 300 meter från det tilltänkta boendet. Stallar och gödselstackar kommer att befinna sig på betydligt större avstånd. Ridsportsanläggningen och bostäderna är också skilda åt av en höjdskillnad vilket ytterligare försvårar spridning av allergener.*

### (10) Stena fastigheter

Stena börjar sitt yttrande med den allmänna synpunkten att det utsända materialet bör bearbetas så att plankartor, plan- och genomförandebeskrivning och gestaltningsprogram stämmer sinsemellan. Detta gäller oklarheter mellan bebyggelse typer där villor nämns i plan- och genomförandebeskrivningen men inte i strukturplanen eller gestaltningsprogrammet och begreppet kvartersgata och villagata används omväxlande för gata på kvartersmark. Man föreslår att det begrepp som ska användas är kvartersgata.

Vidare skriver man om plankartan att:

Planhandlingarna bör vara plankarta och planbeskrivning och att gestaltningsprogram och strukturplanen är illustrerande och visionära hjälpmedel.

**Kommentar**

*Gestaltningsprogrammet ska läsas så att dess innehåll står för en inriktning i uttolkningen av planen som ses som önskvärd. Visserligen är den uttryckt i illustrationer av ett begränsat urval av bebyggelse typer men planen hindrar inte att samma uttryck uppnås med andra medel. Olika begrepp har på grund av detta olika roller i de olika dokumenten. Gestaltningsprogrammet och strukturplanen är viktiga dokument för att förstå intentionerna i planen. Deras juridiska status ändras inte av att de står uppräknade bland planhandlingarna.*

Inskränkningen mot flerbostadshus i plankarta 1 (av 4) under beteckningen B1: "flerbostadshus ej får uppföras" förhindrar en flexibilitet att i framtiden tillåta generationsboende, hus med mindre lägenheter, gruppboende mm.

**Kommentar**

*Den delen som yttrandet syftar på har utgått ur planen. Inskränkningen har lagts in för att uppnå ett uttryck i stadsbilden. Den ska inte tolkas som att radhus inte är möjligt.*

Bestämmelserna v1 anger att det ska finnas portik med minsta höjd av 3 meter och minsta bredd av 2,7 meter, något man menar ej går att kombinera med visionerna i gestaltningsprogrammet. Bestämmelsen föreslås utgå.

**Kommentar**

*Planavdelningen delar inte Stenas bedömning. Bestämmelsen kvarstår.*

Bestämmelsen g anger att marken skall vara tillgänglig för en gemensamhetsanläggning för gata och angöringstrafik. Det kan finnas behov av fler än en gemensamhetsanläggning.

Största tomtstorlek anges under rubriken utnyttjandegrad till 400 m<sup>2</sup>. Denna bestämmelse associerar till upplåtelseformen äganderätt och blir missvisande för exempelvis bostadsrätter, varför den föreslås utgå.

**Kommentar**

*Bestämmelsen har förtydligats så att det framgår att den ska gälla per huvudbyggnad.*

Bestämmelsen att byggnader som uppförs med fasadelement inte får ha synliga elementskarvar är svårtolkad. I gestaltningsprogrammet anges att "elementskarvar ska vara bearbetade". Man föreslår att bestämmelsen ändras till "elementskarvar skall var bearbetade".

**Kommentar**

*Bestämmelsen ändras till "elementskarvar skall vara bearbetade och får inte vara framträdande"*

Genomförandetiden är lång vilket försvårar ändringar i planen. Därför föreslås den ändras till 10 år.

**Kommentar**

*Utbyggnadstiden för ett så pass stort område som det gäller bedöms motivera genomförandetiden. Denna hindrar inte en ändring om fastighetsägaren själv vill ha en sådan.*

Angående sådant som står i plan- och genomförandebeskrivningen skriver man att:

Gällande avfallshantering bör ett antal platser pekats ut för förpackningsinsamling. Sådan kan även vara lämplig att göras som så kallad fastighetsnära insamling. För sophämtning anges att det i planbeskrivningen står att sådan ska ske på den egna fastigheten. Detta omintetgör gemensam lösning.

**Kommentar**

*Det finns flera möjligheter att hitta placeringar för förpackningsinsamling. Ambitionen är att minst en sådan ska illustreras innan antagandet av planen. Formuleringen i planbeskrivningen har ändrats avseende sophämtning till: "Sophantering ska lösas inom fastigheten eller i gemensam lösning".*

Enligt planbeskrivningen är kommunen huvudman för va-anläggningar. För ledningar på kvartermark föreslås att man bildar gemensamhetsanläggning men rätt till ledning kan även regleras med servitut. Man menar att detaljplaneförslaget bör kompletteras med en va-plan.

**Kommentar**

*Ledningar på kvartersmark kan regleras genom servitut. En omfattande förprojektering av VA har gjorts som förstudie till planen.*

Genomförandebeskrivningen anger att det finns möjlighet att ansluta till fjärrvärmenätet medan planbeskrivningen anger detta som en möjlighet under vissa förutsättningar. Stena menar att det bör framgå om det finns förutsättningar för en eventuell fjärrvärmeanslutning.

**Kommentar**

*Genomförandebeskrivningen kompletteras med att fjärrvärmeanslutning kommer att vara möjligt.*

Separata exploateringsavtal träffas med respektive markägare.

**Kommentar**

*Exploateringsavtal kommer att träffas med de olika exploatörerna.*

Enligt genomförandebeskrivningen ska byggherrarna bekosta all flytt av befintliga ledningar. Eftersom avtal ska tecknas med ledningsägare så bör den frågan klaras ut i det sammanhanget.

**Kommentar**

*Genomförandebeskrivningen har kompletterats.*

Gestaltningsprogrammet utgör ett visionärt hjälpmedel för att styra utformningen och ska ej ligga till grund för beviljat bygglov.

## **(11) Riksbyggen**

Riksbyggen yttrar sig som fastighetsägare. Många av synpunkterna är samma som Stena fastigheter har. Man börjar sitt yttrande med allmänna synpunkter om att planhandlingarna inte stämmer sinsemellan. Villor nämns i gestaltningsprogrammet men visas inte i planen och begreppen villagata och kvartersgata används omväxlande

**Kommentar**

*Gestaltningsprogrammet ska läsas så att dess innehåll står för en inriktning i uttolkningen av planen som ses som önskvärd. Visserligen är den uttryckt i illustrationer av ett begränsat urval av bebyggelse typer men planen hindrar inte att samma uttryck uppnås med andra medel. Olika begrepp har på grund av detta olika roller i de olika dokumenten. Gestaltningsprogrammet och strukturplanen är viktiga dokument för att förstå intentionerna i planen. Deras juridiska status ändras inte av att de står uppräknade bland planhandlingarna.*

Angående lokaler för service skriver man förutsättningarna för nyetableringar är osäkra, framförallt under områdets utbyggnad. Därför menar man att den tvingande bestämmelsen om lokal i bottenvåning, BC1, bör ändras. Istället föreslår man: "I bottenvåning ska minst 50% av fasadlängd mot gata ha en våningshöjd som möjliggör lokaler med icke störande verksamhet för centrumändamål. Vidare anser Riksbyggen att bestämmelsen v2 begränsas till ett mindre antal kvarter. Ett alternativ kan vara att ange "lokal ska sträcka sig över hörn mot stenkakevägen/torg"

**Kommentar**

*Utformningen av torget är i hög utsträckning beroende av det uttryck som lokaler i bottenvåningen ger, varför BC1 kvarstår. Däremot ändras v2 enligt Riksbyggens förslag.*

För att öka flexibiliteten föreslås en förskoletomt ges beteckningen SB för att möjliggöra annan användning när/om barnkullarna minskar. Förslagsvis skulle denna beteckning åsättas någon av de västliga tomtarna.

**Kommentar**

*Antalet platser för skolverksamhet är avstämt med utbildningskontoret. Det är förmodligen något i underkant av behovet. Däremot är det möjligt att inrätta förskola i alla delar av planen där bostäder får byggas då bestämmelsen ger möjlighet att ha verksamhet för centrumändamål vilket omfattar förskola.*

Vidare skriver man att bestämmelsen att byggnader som uppförs med fasadelement inte får ha synliga elementskarvar inte är acceptabel. I gestaltungsprogrammet anges att "...elementskarvar ska vara bearbetade". Man föreslår att bestämmelsen ändras till "elementskarvar skall ges en omsorgsfull utformning".

**Kommentar**

*Bestämmelsen ändras till "elementskarvar skall vara bearbetade och får inte vara framträdande"*

Största tomtstorlek anges under rubriken utnyttjandegrad till 400 m<sup>2</sup>. Denna bestämmelse associerar till upplåtelseformen äganderätt och blir missvisande för exempelvis bostadsrätter, varför den föreslås utgå.

**Kommentar**

*Bestämmelsen har förtydligats så att det framgår att den ska gälla per huvudbyggnad.*

Gällande avfallshantering bör ett antal platser pekats ut för förpackningsinsamling. Sådan kan även vara lämplig att göras som så kallad fastighetsnära insamling. För sophämtning anges att det i planbeskrivningen står att sådan ska ske på den egna fastigheten. Detta omintetgör gemensam lösning.

**Kommentar**

*Det finns flera möjligheter att hitta placeringar för förpackningsinsamling. Ambitionen är att minst en sådan ska illustreras innan antagandet av planen. Formuleringen i planbeskrivningen har ändrats avseende sophämtning till: "Sophantering ska lösas inom fastigheten eller i gemensam lösning".*

Enligt planbeskrivningen är kommunen huvudman för va-anläggningar. För ledningar på kvartersmark föreslås att man bildar gemensamhetsanläggning men rätt till ledning kan även regleras med servitut. Man menar att detaljplaneförslaget bör kompletteras med en va-plan.

**Kommentar**

*Ledningar på kvartersmark kan regleras genom servitut. En omfattande förprojektering av VA har gjorts som förstudie till planen.*

När det gäller uppvärmning att kommande bebyggelse skriver man att valet av denna styrs av ekonomi och miljöhänsyn. Fjärrvärme är miljövänligt men en utmaning i nya områden med låg energiförbrukning. Enligt planbeskrivningen kan fjärrvärme komma att passera planområdet vilket i sådant fall innebär att anslutning till fjärrvärmenätet möjliggörs. Om det inte är möjligt kan lokal värmeanläggning vara ett alternativ.

**Kommentar**

*Sedan samrådet har arbetet med att uppföra ett nytt kraftvärmeverk vid Högbytorp kommit så pass långt att det får ses som huvudalternativ. Innan antagande av plan bör denna fråga vara helt utredd.*

Angående planbeskrivning skriver man att fastighetskartan på sid 6 föreslås kompletteras och på sid 13 anges "att marken är sanerad ställs som villkor för mark/bygglov". Det föreslås ändras till "att marken är sanerad eller att plan finns för sanering ställs som villkor för mark/bygglov"

#### **Kommentar**

*Planbeskrivningen ändras enligt Riksbyggens påpekanden.*

Vidare skriver man angående genomförandebeskrivning kring ett antal rubriker:

Under "Huvudmannaskap och ansvarsfördelning" står att exploatörer ska stå för kostnader för flytt av huvudledning. Avtal ska tecknas med ledningsägare och det kan redas ut i det skedet.

Under "Exploateringsavtal och övriga avtal" vill man det ska förtydligas att ramavtalet ska ersättas av separata avtal mellan exploatörerna och Upplands-Bro kommun

Under "Fastighetsbildning" menar man att innebörden av meningen "allmänna byggnader på allmän platsmark är oklar och behöver ändras

Under "Ekonomiska frågor" påpekar man att det bör stå "Fördelning av kostnader och ansvar regleras i de avtal...Dessa ska bygga på..."

#### **Kommentar**

*Formuleringarna ändras enligt Riksbyggens påpekanden.*

Avseende gestaltningsprogram och strukturplan skriver man att deras roll är att utgöra en visionär förutsättning för utformningen av den privata och offentliga sfären i det nya bostadsområdet. Man menar att det är viktigt att området ska kunna vara föränderligt över tiden och att det därför tydligt ska framgå att "gestaltningsprogrammet och strukturplanen är ett visionärt hjälpmedel för att styra utformningen och ej ska ligga till grund för beviljat bygglov".

#### **Kommentar**

*Strukturplanen och gestaltningsprogrammet är illustrationer av de intentioner som finns i planen. Deras juridiska status är inte bindande på det sätt som plankartan med bestämmelser är.*

### **(12) AL Fastighetsförvaltning**

AL Fastighetsförvaltning finner det olämpligt med en bebyggelse med bostäder, skolor, idrottshall och förskola i direkt anslutning till deras fastighet Brogård 3:2. På denna industrifastighet pågår verksamhet såsom tillverkningsindustri, verkstäder för tunga maskiner och bilar, åkeriverksamhet samt upplag för byggnadsmaterial. Sammantaget genererar dessa verksamheter många och tunga transporter med damm och buller som följd.

#### **Kommentar**

*Strukturplanen som tillhör detaljplanen visar en tänkt utbyggnad där även Brogård 3:2 bebyggd med bostäder. Denna bebyggelse ligger dock i en kommande detaljplaneetapp. Parallellt med planarbetet har en diskussion om förvärv av Brogård 3:2 förts mellan kommunen och fastighetsägaren. Dessa diskussioner är för tillfället inte avslutade. En utbyggnad av området med befintlig verksamhet vid Brogård 3:2 är inte utesluten.*

## Övriga remissinstanser

### (13) Norrvatten

Norrvatten påpekar att man inom det aktuella planområdet ska anlägga en huvudledning och att denna ska säkras med ledningsrätt.

#### *Kommentar*

*I de delar den kommande huvudvattenledningen går genom planområdet läggs ett u-område till.*

### (14) Närpolisen i Upplands-Bro

Polismyndigheten har inget att anföra mot planen under förutsättning att man utför bebyggelsen med utgångspunkt i Bo Tryggt 05

### (15) Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inget att erinra mot upprättat förslag

### (16) Telia Sonera Skanova Access AB

Skanova påpekar att man har flera mark och luftlinje anläggningar av betydande karaktär inom detaljplaneområdet och att även Telia Mobile har en Mobilmast i området. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

#### *Kommentar*

*De komplikationer som uppstår för Skanova i samband med exploateringen ska i så hög utsträckning som möjligt kompenseras av exploatörerna.*

### (17) Företagarna

Företagarnas påtalar i sitt yttrande behovet av parkeringsplatser kring pendeltågsstationen. Man menar att kommunen har ett ambitiöst utvecklingsprogram för landsbygden och att enligt detta program kommer antalet boende som blir beroende av att ta bilen till pendeltåget öka kraftigt. Om man bygger Trädgårdsstaden så att det inte går att kraftigt utöka antalet parkeringsplatser kring Bro station så kommer vi skapa ett stort problem i framtiden.

Angående kontor och ändamålslokaler skriver man att Trädgårdsstaden kan erbjuda ett fantastiskt läge för dem som vill driva ett företag i kommunen med bra pendlingsmöjligheter. Många som flyttar in i kommunen är tjänstemän som redan har ett företag eller har en önskan om att bli egenföretagare. Man skriver att det är dålig tillgång på mindre kontor som ligger bra till för den som enkelt vill ha tillgång till pendeltåget och att närhet till tåget är viktigt om man skall kunna attrahera personal till sitt företag. För att kunna få levande centrum och torgbildningar även under dagtid menar man att torgen i Trädgårdsstaden behöver fler områden av typen BC1 där minst 50% av lokalerna i markplan skall utgöras av lokaler med icke störande verksamhet för centrumändamål.

**Kommentar**

*Möjligheten att skapa fler infartsparkeringsplatser norr om järnvägen studeras separat i en egen plan. Avseende butiker har antalet platser där man kräver att lokal ska iordningställas ökat på bekostnad av ytor där möjligheten gavs att göra antingen bostäder eller lokaler.*

**(18) Håbo kommun**

Håbo kommun har inget att erinra mot samrådsförslaget.

**(19) PRO**

PRO Bro ser positivt till förslaget till detaljplan för Trädgårdstaden i Bro som ger möjlighet att bebygga området med flerfamiljshus med hiss enligt det som redovisas i planförslaget.

Till den kommande byggprocessen vill man framföra följande yrkanden:

- Att gångvägar i området projekteras och uppförs som underlättar för personer med rullatorer att ta sig fram.
- Att det i anslutning till entréplan skapas utrymme för placering av rullatorer och laddning av permobiler i avskilt utrymme.

**Kommentar**

*Utformningen av gång- och cykelvägar framgår av gestaltungsprogrammet. Det är angeläget att tillgängligheten på dessa och att utrymmen i entréer utformas på ett sätt som underlättar för dem med speciella behov. Dock är detta inget som styrs i planen utan i senare skeden när utförandet av gång- och cykelvägar projekteras.*

**(20) Stockholms handelskammare**

Handelskammaren ställer sig bakom förslaget till detaljplan och menar att det är utmärkt att kommunen är beredd att satsa på ett helt nytt större bostadsområde i ett bra läge nära en pendeltågsstation.

**(21) Vattenfall eldistribution**

Vattenfall har inga elanläggningar inom och i närheten av planområdet och har därför inget att erinra.

**(22) E.ON Elnät Sverige AB**

E.ON Elnät påpekar att man vill ha in ytterligare ett E-område till en nätstation. Man påpekar också att man i planen kan förtydliga vad E-områden ska användas till. Exempelvis E1-nätstation.

**Kommentar**



*Planen har anpassats så att plats har lämnats för en transformatorstation. E-områden används för tekniska anläggningar. Det kan ofta vara bra att ha en viss flexibilitet i en plan varför detta inte specificeras ytterligare.*

### **(23) Friluftsförändringen**

Friluftsförändringen börjar sitt yttrande med att man anser att friluftsliv hör det dagliga livet till och ska kunna utövas spontant där folk bor. Det betyder naturområden nära intill bostäder, skolor och arbetsplatser vilket berör kommunal planering av områden och kommunikationer samt skötsel.

Friluftsförändringen är generellt positiv till att tillväxten i Bro sker från samhällets centrala delar och utåt, och med relativt tät bebyggelse så att mer värdefulla naturområden kan bevaras.

Vidare skriver man att i de detaljplaner och planprogram som nu finns för södra Bro tätort, söder om järnvägen, planeras för minst 3 800 nya bostäder eller 11 000 nya innevånare. Detta innebär mer än en fördubbling av invånarantalet i Bro, och att mer än hälften av Bros innevånare kommer att bo söder om järnvägen. Behovet av friluftsmiljöer i anslutning till tätorten Bro kommer att öka i motsvarande grad. Man konstaterar också att det i samtliga detaljplaner föreslås en högre exploateringsgrad än vad som framgått av översiktsplanen, ÖP 2010, varför omfattningen av behov av tillgång till friluftsmiljöer inte kunnat bedömas korrekt och planering av tillgång till friluftsmiljöer kan ha gjorts på felaktiga grunder. Detta menar man är viktigt då friluftsliv har väldokumenterat stor betydelse för människors hälsa och välbefinnande och för barns utveckling. Därför behöver friluftsmiljöer finnas inom barns gångavstånd från skola och bostad och samtidigt erbjuda områden tillräckligt stora och sammanhängande för vuxnas rekreation och motion.

Upplands-Bro kommun har i sin miljöplan en uttalad målsättning att planera för förbättrad tillgång till friluftsområden och nya innevånare kan väntas ha en hög förväntan på tillgång till friluftsområden. I Trädgårdsstaden med sin närhet till bra kommunikationer kan dessutom innevånarna i högre utsträckning väntas sakna tillgång till bil.

Friluftsförändringen konstaterar att tillgången till nära naturmiljöer är relativt god i planförslaget, men att tillgång till större sammanhängande naturområden kommer att saknas helt om andra planförslag genomförs. Planförslaget refererar till kulturmark samt Görvälnkilen utan att ta hänsyn till att dessa i andra planer/planförslag tagits i anspråk för bostadsbebyggelse. Mark som anges som ”vacker naturmark” är antingen ianspråktagen av Bro Hof Golf eller av detaljplanen för Tegelhagen.

Man menar att tillgången till friluftsmiljöer söder om Bro starkt begränsad av Bro-Hof Golf, pendeltågsdepå, Nygårds industriområde samt planerad exploatering av Tegelhagen och Jurstaberg och att de enda skogsområden söder om Bro som kan nås till fots är Tegelhagen, Kvistaberg samt området söder om Jurstaberg. Samtliga dessa områden är markerade som ”bostadsbebyggelse” i kommunens översiktsplan och att de därför inte kan betraktas som tillgängliga friluftsmiljöer på lång sikt. Om föreliggande förslag till detaljplaner genomförs kommer det söder om järnvägen helt saknas sammanhängande skogsområden inom promenadavstånd från Bro tätort.

Vidare skriver man vid Tegelbruket-Fiskartorpet finns en av de få möjligheter Bros innevånare har att till fots komma i kontakt med Mälaren. I skogsområdet mellan Tegelbruket och Fiskartorpet är vattenbrynet lättillgängligt och strandlinjen förhållandevis fri från växtlighet till skillnad från

Broängarnas Naturreservat där kontakt med Mälaren försvåras av tät växtlighet på strandängarna och i vattnet. Detta område är dock planlagt i Tegelhagsplanen.

Efter denna inledning punktar man upp ett antal synpunkter gällande friluftsmiljön:

- Eftersom antalet planerade bostäder kraftigt ökat i södra Bro behöver en ny eller fördjupad översiktsplan tas fram så att behov av friluftsmiljöer kan bedömas korrekt och säkerställas.

**Kommentar:**

*Även om antalet bostäder har ökat är det samma utbredning. I ett regionalt perspektiv har kommunen en stor tillgång till friluftsområden. Ett ökat invånarantal gör att fler kommer att ha nära till dessa områden.*

- Upplands-Bro Kommun måste se till att tillräckliga områden för tätortsnära och tillgängliga friluftsmiljöer bevaras eller utvecklas inom södra Bro.
- Den särskilda utredning om grönkilen Görvälnkilens funktioner i Upplands-Bro som föreslås i ÖP 2010 behöver tas fram.
- Upplands-Bro Kommun behöver se över hur man gör kommunens stränder tillgängliga för innevånarna.

**Kommentar:**

*Synpunkterna är noterade men rör inte denna plan.*

- Upplands-Bro kommun måste säkerställa att stora sammanhängande skogsområden behålls och görs tillgängliga och att Görvälnkilen fortsätter obruten förbi Bro.

**Kommentar:**

*Planeringsinriktningen i den översiktliga planeringen är att Görvälnkilen fortsatt ska passera obruten förbi Bro.*

- Upplands-Bro kommun måste i sin planering säkerställa säkra gång- och cykelvägar till kommunens olika naturområden, inklusive säker cykelpassage under/över järnvägen.

**Kommentar:**

*Vägarna i området planeras för att även tillfredsställa behovet av gång- och cykelvägar. Frågan om passage under järnvägen kommer att studeras separat i en egen detaljplan.*

- Detaljplanen behöver kompletteras med lättillgängliga passager till närliggande skogs- och naturområden, inklusive säker passage av Assurs Väg på lämpliga ställen.

**Kommentar:**

*Planen är utformad så att de grönoråden som sparas ska vara lättillgängliga från huvudgatan.*

Utöver detta har man också två övriga synpunkter:

- Förslaget saknar planering för att vara knutpunkt för de upp till 11 000 nya innevånare söder om Bro som möjliggörs i nu aktuella planförslag. Området kring pendeltågsstationen behöver omarbetas och planeras för att tillgodose behov även för boende utanför planområdet med till exempel ytterligare entré till pendeltågsstationen, busstation för flera samtidiga bussar och tillräckliga cykel- och bilparkeringar

**Kommentar:**

*Stationsbyggnadens utformning är en fråga för SL. Kommunen framför vid tillfällena vi kan information om att stationen är underdimensionerad.*

- Det skulle vara spännande att se en stadsdel med tydlig miljöprofil i Bro!

#### **(24) Trafikförvaltningen**

Trafikförvaltningen ser mycket positivt på att en utbyggnad sker i bra kollektivtrafikläge. Det stora flertalet pendelresenärer har gångavstånd till stationen. Vissa bostäder längre bort planeras dock att försörjas av buss. Busstrafiken ger, förutom matning till stationen, även möjlighet till direktresa till Bro centrum.

Trafikförvaltningen anser att den hållplats som är planerad vid stationen, söder om planerad infartsparkering, istället bör placeras i anslutning till torgytan. Detta för bättre tillgänglighet och undvikande av snäva svängar till och från hållplatsen. Detta, liksom behovet och placeringen av ytterligare busshållplatser, vill Trafikförvaltningen diskutera i det fortsatta planarbetet.

Trafikförvaltningen ser behov av ett hållplatsläge på båda sidor om gatan för att kunna inrätta genomgående trafik. Diskussion behövs även gällande utformning av korsningspunkter mellan lokalgator och den huvudgata som bussen är tänkt att trafikera liksom utformning av torgytor till "shared spaces". Det är bl. a viktigt att körytor för buss får en tydlig markering.

**Kommentar**

*Utformningen av de platser som ligger närmast järnvägsstationen är en sammanvägning av en rad olika aspekter där närhet till service, parkering och busstation men också sättet man möter området när man kommer upp från gångunderfarten varit viktiga aspekter. Sammantaget har detta lett till det förslag som är ute på samråd. "Shared space"-området har utgått ur denna planetapp.*

För att få en effektiv busstrafik som försörjer planerade delområden påpekar Trafikförvaltningen att planens utbyggnad bör starta vid stationen. Vidare anges att området kring stationsentrén bör inkludera cykelparkering. Det är viktigt att det skapas attraktiva gång- och cykelstråk mellan bostäder och stationer/hållplatser. Trafikförvaltningen skriver att införande av utökad trafikering får diskuteras i det fortsatta planarbetet men tidig tillgång till busstrafik förutsätter att deletapperna byggs ut snabbt och koncentrerat. Trafikförvaltningen betonar dock att eventuellt beslut om utökad busstrafik är beroende av de resurser som finns tillgängliga i hela länet.

**Kommentar**

*Utbyggnaden av området kommer sannolikt att ske från stationen och utåt. Kommunen har ambitionen att göra detta i dialog med trafikförvaltningen.*

Utformningen av gator och vägar som trafikeras av buss ska ske enligt de riktlinjer som beskrivs i RIBUSS-2014. Den planerade nya infartsparkeringen behöver diskuteras med Trafikförvaltningen i det fortsatta planarbetet.

Trafikförvaltningen anger att området störs av buller från Mäljarbanan. Den huvudsakliga störningen kommer från andra tåg än pendeltågen vilket hanteras av Trafikverket. Även pendeltågsdepån sydost om området bör beskrivas som en känd bullerkälla och bör bedömas och hanteras inom planen. Detsamma gäller för stationsutrop från pendeltågsstationen. Vad gäller bullerstörningar från bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål. Framför allt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan t ex uppkomma vid korsningar och busshållplatser. Externa högtalarutrop från bussarna samt pratörer på hållplatsen orsaka störningar. Byggnader ska planeras och utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum som bör undvikas mot busstrafikerade gator. Buller från busstrafiken bör beskrivas i trafikbulleravsnittet i planbeskrivningen.

#### **Kommentar**

*Bostäderna ska klara bullervärdena enligt den så kallade Stockholmsmodellen som är vedertagen i kollektivtrafiknära lägen.*

#### **(25) Centerpartiet**

Centerpartiet skriver att man anser det av yttersta vikt att detaljplanen innehåller en utökning av infartsparkeringsplatser. Man menar också att detaljplanen bör innehålla en möjlighet till byggandet av en större dagligvaruhandel.

Slutligen vill man att man tar hänsyn till barnperspektivet vid detaljplanen och att det görs en miljöutredning om Trädgårdsstadens påverkan på naturreservatet Broängarna.

#### **Kommentar**

*Möjligheten att skapa fler infartsparkeringsplatser norr om järnvägen studeras separat i en egen plan. Möjligheten att skapa butikslokaler för dagligvaruhandel finns i planen. Stort hänsyn har även tagits till barnperspektivet.*

*Någon separat utredning av Trädgårdsstadens påverkan på Broängarnas naturreservat görs inte. Frågan behandlas dock i MKB och dagvattenutredningen.*

#### **(26) Folkpartiet**

Folkpartiet börjar med att påpeka att Trädgårdsstaden blir det första man ser när man anländer till Bro med tåget och det är viktigt att denna entré blir attraktiv. Området med sin ringlande bäck och kollektivtrafiknära läge har alla förutsättningar att bli ett attraktivt område för bostäder, förskolor, skolor och kommersiella byggnader och namnet Trädgårdsstad har en positiv klang som förpliktar att planlägga och utveckla ett bostadsområde som tar vara på trädgårdsstadens karakteristiska kännetecken. När planprogrammet återemitterades var det för att säkerställa att planerna håller sig trogna till trädgårdsstadens karaktär och kännetecken, med omväxlande bebyggelse och fastigheter på mellan 2- 4 våningar.

Man menar att den föreslagna detaljplanens struktur i stort svarar mot dessa ambitioner men att vissa justeringar dock bör göras. Ett skäl för inriktningen av planprogrammet var att undvika en heltäckande

dominerande mur av bebyggelse gentemot Gamla Bro som skulle förstärka den barriär som järnvägen utgör. Förslagets utformning av fasader har i kombination med förskjutningar försökt ge en behövlig variation, men hushöjderna i detta avsnitt är för höga. Förslaget innebär i praktiken 5 våningar inklusive inredd vind. Det riskerar att åstadkomma den oönskade muren av bebyggelse och är inte anpassad till Gamla Bro. Planen behöver till granskningsskedet ändras till att som mest medge 3 våningar plus inredd vind.

#### **Kommentar**

*Möjligheten att bygga hus med fyra våningar plus vindsvåning återfinns främst i de delar som ligger närmast pendelstågsstationen. Även om det är viktigt att anpassa bebyggelsen till gamla Bros skala är det angeläget att försöka skapa så många nya bostäder som möjligt i detta kollektivtrafiknära läge. Planen ger uttryck för ett svar på den avvägningen.*

Folkpartiet välkomnar planläggning för f-9 skola och förskolor i centrala attraktiva lättillgängliga lägen.

Vidare skriver man att antalet bostäder har utökats succesivt i förslagen för att nu möjliggöra cirka 2 100 bostäder. Man menar att det är bra att området utnyttjas effektivt men att det är viktigt att det inte överexploateras så att dess attraktivitet reduceras och att det är viktigt att småskaligheten i Bro behålls och att gestaltningen blir attraktiv.

Folkpartiet menar att Trädgårdsstaden i Bro behöver samspela med Bro samhälle som helhet och med omgivande landsbygd. En viktig aspekt är tillgängligheten till stationen för såväl kollektivtrafik och cyklister som för bilburna. Infartsparkering planeras med ca 200 platser. Man menar att det troligaste är att detta inte kommer att räcka. Därför menar man att den föreslagna passagen under spåren i stationens västra del behöver utredas och projekteras skyndsamt då denna ger möjlighet till infartsparkering norr om spåren. Man menar också att den ökar kontakten mellan trädgårdsstaden och Gamla Bro, underlättar för busstrafik och minskar järnvägens barriäreffekt. Planen behöver till granskningsskedet utökas med infartsparkering norr om spåren och en uppgång i stationens västra del.

#### **Kommentar**

*Möjligheten att skapa fler infartsparkeringsplatser norr om järnvägen studeras separat i en egen plan.*

Slutligen skriver man att det är viktigt att säkerställa att det finns mark reserverat för ytterligare spår. Förslaget innebär visserligen att ett ytterligare spår söder om nuvarande är möjligt, men behöver även ge den planmässiga förutsättningen för en faktisk utbyggnad. Det är både naturligt och angeläget att aktuell detaljplan för Trädgårdsstaden används för att möjliggöra en snabb utbyggnad av ett förbigångsspår. Planen behöver till granskningsskedet utökas med för detta ändamål behövliga spårområde och innehålla de beskrivningar och överväganden som krävs för att en separat järnvägsplan inte ska behövas.

#### **Kommentar**

*I kontakter med Trafikverket har dessa framfört att man ser positivt på att kommunen förbereder för möjligheten att anlägga ytterligare spår, norr och söder om nuvarande. Man har dock inge planer på när sådana spår skulle byggas och bedömningen är därför att tillräcklig hänsyn tas till kommande spår i detta skede.*

### **(27) Naturskyddsföreningen**

Naturskyddsföreningens inleder med att påpeka att Trädgårdsstaden är en del av den stora exploateringen söder om Bro samhälle tillsammans med Tegelhagen Jursta. Man menar att den

massiva utbyggnad området står inför kommer att få konsekvenser för Görvälnkilen. Stockholms tio grönkilar är mycket viktiga för den biologiska mångfalden och för rekreativiteterna och stor försiktighet bör visas när intrång görs i kilarnas natur- och rekreativsvärden. Den planerade exploateringen bör följas upp med analyser av vad som kan göras för att stärka de brutna sambanden.

#### **Kommentar**

*En avvägning av Görvälnkilens funktion i förhållande till föreslagen ny bebyggelse är gjord i kommunens Översiktsplan. För att skapa ett grönt samband förbi planområdet är ingen bebyggelse föreslagen söder om Brobäcken.*

Man fortsätter med att påpeka att planförslaget innebär att Sätträbäcken kulverteras ca 450 meter. Man skriver att även om bäcken är omgrävd en gång i tiden, har den återfått ett naturligt meanderförlopp och här finns frodig trädvegetation och ett rikt fågelliv. Även om bottenfaunan är borta, finns här, enligt föreningen, ett stort natur- och upplevelsevärde och föreningen vänder sig bestämt emot att hela bäcksträckningen kulverteras och hårdgörs. I MKB:n påstås att ”enbart mindre värdefull naturmiljö berörs” (av exploateringen). Föreningen delar inte denna bedömning utan finner den anmärkningsvärd.

#### **Kommentar**

*En särskild studie har gjorts av konsekvenserna av en kulvertering av Sätträbäcken. Enligt denna är påverkan på naturmiljön inte av sådan omfattning att det motiverar en omarbetning av lösningen med kulvertering.*

Brobäcken kommer att bevaras nästan i sin helhet, vilket naturskyddsföreningen finner tillfredsställande. Städning och försiktig gallring föreslås i planen, åtgärder som Naturskyddsföreningen finner väl motiverade. Emellertid ser föreningen problem med att bebyggelsen ligger endast 10-15 meter från ravinen på sina ställen. Förutom störningar på fågellivet finns uppenbar risk för att de alarna upplevs som alltför skuggande vilket kan medföra krav på nedtagning så småningom. Därför tycker man att avstånden mellan ravin och bebyggelse bör öka. Passagerna över Brobäcken bör, om möjligt, utföras som broar med hänsyn till vattenmiljön och inte som kulvertar.

#### **Kommentar**

*Användningen för den mark som Brobäcken rinner igenom är ”NATUR”. Alltså är det upp till kommunen att göra en bedömning kring vilka träd som ska gallras. Det är endast vid ett fåtal platser som avståndet är så pass nära som 10-15 meter mellan växtligheten kring bäcken och kommande bebyggelse. Bedömningen är att närheten inte kommer att skapa framtida problem. Utformningen av passagerna över Brobäcken är en avvägning mellan värdet av att ha en öppen lösning som tar större hänsyn till vattenmiljön och vad som är tekniskt och ekonomiskt rimligt.*

Vidare skriver man att åkerholmarna som är viktiga element i landskapet såväl visuellt som ekologiskt, bör vara biotopskyddade. På åkerholmen intill järnvägen växer gamla, skyddsvärda tallar. Här finns också asp som i planen föreslås tas bort. Man menar att eftersom det blir 10 nya aspar per nedtagen stor asp gäller det att gå försiktigt fram och använda exempelvis ringbarkning och att några av asparna är gamla och bör kvarlämnas med tanke på den biologiska mångfalden. Det vore välgörande om bebyggelsen drogs tillbaka något från åkerholmen. En åkerholme längre österut, som kan uppvisa berg i dagen och skålgropar, kommer att ligga inklämd som innergård i kvartersbebyggelse. Eftersom naturen kommer att försvinna genom slitage, är det tveksamt att använda planbeteckningen ”NATUR”.

Om den befintliga, ensidiga lönnallén utmed norra delen av Assurs väg skriver man att den enligt planförslaget att försvinna. Förutom att allén är biotopskyddad finns här den största mistelförekomsten

inom planområdet. Misteln är fridlyst. Naturskyddsföreningen anser att stora ansträngningar måste göras, för att integrera allén i den nya plangestaltningen.

**Kommentar**

*Såväl åkerholmar som allén med mistlar är skyddade av biotopskydd. I den mån inverkan kommer att göras på dessa kommer dispens att sökas.*

Planen föreslår odlingslotter alldeles intill Ginnlögs väg vilket föreningen inte finner välbetänkt med tanke på trafikföreningarna. Ett tillräckligt stort skyddsavstånd bör finnas mellan odlingslotter och väg.

Om de dammar som har föreslagits som fördröjningsmagasin för dagvatten skriver Naturskyddsföreningen att man ser värdet med öppna dammar, diken och bäckar men anser att dammar med smutsigt trafikdagvatten inte bör ligga i miljöer där barn vistas och leker.

**Kommentar**

*Odlingslotter mellan bäcken och Ginnlögs väg är ett förslag som ger möjlighet att utnyttja den mark som är undantagen från bebyggelse med hänsyn till kultur- och naturvärden. Läget på dagvattendammarna är främst valda utifrån lägen dit vattnet rinner naturligt. Det är inte tänkt att barn ska leka i dagvattendammarna. Däremot ska de utformas så att de blir ett vackert inslag i de miljöer de är placerade.*

Slutligen vill naturskyddsföreningen framhålla att det givetvis finns mycket förtjänstfullt i detaljplanerna och att ett gott arbete görs på många sätt men att man koncentrerar sig på det man tycker bör ändras.

**(28) Svenska kyrkan**

Svenska kyrkan ser positivt på att kommunen tar fram detaljplaner som gör det möjligt att bygga bostäder och få fler att bosätta sig i Bro och att Bro kyrka inte kommer att ligga avsides då Trädgårdsstaden och Tegelhagen har byggts ut. Man menar att det angeläget att den utbyggda busstrafiken även i fortsättningen kommer att gå förbi Bro kyrka och Bro kyrkogård som den nu gör.

Kyrkan skriver vidare att man vill att kommunen ska se kyrkans diakonala arbete som ett viktigt komplement till övriga sociala insatser i Bro samhälle. Konsekvenserna kan vara svåra att överblicka när flera planer antas under en kort tidsperiod och man förutsätter att kommunen gör en konsekvensbeskrivning för att skapa en beredskap för en succesiv utbyggnad av samhällsfunktioner.

Vidare skriver man att Bro genomkorsas av tre öst-västliga vägar som försvårar kommunikationerna i norr-sydlig riktning och att man mot denna bakgrund bör ta med passagen under järnvägen som en omedelbar åtgärd. Detta för att också möjliggöra parkeringsplatser och busshållplatser. Antalet platser i den planerade infartsparkeringen bedömer man som alldeles för få med tanke på planerad utbyggnad av Tegelhagen, Säbyholm och övrig landsbygd.

**Kommentar**

*Kommunen har en kontinuerlig kommunikation med Trafikförvaltningen som bestämmer över vilka rutter som ska trafikeras. Bro kyrkas betydelse kommer att lyftas i dessa diskussioner.*

*Kyrkans diakonala verksamhet är ett viktigt bidrag till den sociala verksamheten i Bro. Kommunens olika förvaltningar har en tät dialog för att skapa en beredskap för den utbyggnad av offentlig service som behövs när tätorterna byggs ut och förtätas.*

*Passagen under järnvägen har lyfts ut ur planen för att studeras separat i en egen plan. I denna plan prövas även möjligheten att skapa fler infartsparkeringsplatser norr om järnvägen.*

## Sakägare enligt fastighetsförteckningen, Privatpersoner

### (29) Privatperson 1

Privatperson 1 skriver att man saknar en helhetssyn från kommunens sida främst avseende var Bro centrum ska ligga och hur detta ska utformas för att bli attraktivt. I fem punkter utvecklar man denna kritik.

1. Hur går handelsflödet i ett nytt Bro? Man efterfrågar en handelsutredning för att studera denna fråga.

#### **Kommentar**

*Kommunen har tagit fram en handelsutredning och denna har uppdaterats i samband med planläggningen av Norrboda-Brunna handels- och industriområde.*

2. Var ska ett nytt Bro Centrum ligga? Man efterfrågar en utredning där ett helhetsperspektiv antas. Med de 6 olika bostadsplaner om 3740 nya bostäder som nu finns i Bro menar man att det blir 19000 nya invånare och man frågar vart dessa ska handla och vart man ska parkera bilar både för handel och pendel.

3. Nytt Bro centrum vid Trädgårdsstaden. Man tror att ett nytt gemensamt Bro Centrum blir mest logiskt och praktiskt vid pendeln där mittpunkten blir för Bro i framtiden. Att handla efter ”hemkomst” menar man är ett logiskt behov och man skriver att Trädgårdsstaden inte utifrån ett eget egoistiskt synsätt kan blockera infartsparkering för Bros övriga invånare.

#### **Kommentar**

*Siffran 19000 nya invånare är väldigt högt räknad. Snarare rör det sig om knappt hälften vilket är en nog så stor ökning då det i praktiken innebär en fördubbling av invånarantalet i Bro. Bro har redan ett centrum. Den gatumiljö som planeras för i Trädgårdsstaden är inte menad att konkurrera ut Bro centrum utan är snarare tänkt som ett komplement. Den handel och de verksamheter som planeras för i området är i första hand tänkta för områdets egna invånare.*

4. Bro Station. Man hänvisar till utredningar av Tyréns i samband med planen för Tegelhagen och skriver att en ombyggnad av Bro station kommer att ske om tidigast 10 år oavsett vad vi bygger för bostäder. Man frågar sig på vilken perrong och stationsbyggnad alla dessa nya och gamla Brobor ska stå på fram till 2025 var Broborna samt även folk från Bålsta ska ställa sina bilar? Man menar att 200 infartsparkeringsplatser som också skulle användas av boende skulle vara det samma som ett katastrofläge.

#### **Kommentar**

*Situationen kring stationen är något kommunen ständigt påpekar för Trafikförvaltningen. Möjligheten att studera både denna fråga och frågan om infartsparkeringsplatser möjliggörs i en separat plan.*



5. Alternativt nytt centrum. Man påpekar också att ett alternativ vore att bygga ett mindre 1-2 plans inomhuscentrum av samma typ som Bålsta på platsen för nuvarande Bro Centrums parkering med ny bilparkering på E.ONs värmeverks mark bredvid nuvarande parkering. Man ser också gärna en ny gång/cykelbro över rondellen bort mot pendeln.

### **(30) Privatperson 2**

Privatperson 2 börjar med att påpeka att namnet ”Trädgårdsstaden i Bro” fungerar som projektnamn men inte som ett namn på ett område. Han föreslår att kontakt tas med Lantmäteriet eller med myndigheten Institutet för språk och folkminnen, eller ortnamnssällskapet i Uppsala för att få tips om lämpliga namn på området. Det finns äldre namn och finns företeelser på platsen som kan användas. En sådan studie leder också till en lista på passande gatunamn och kvartersnamn i området.

#### ***Kommentar***

*Trädgårdsstaden i Bro är ett projektnamn. Vad namnet ska bli på den nya stadsdelen bestäms av kommunen i ett senare skede.*

Vidare påpekar han att många kommer att ha bil och att det därför är viktigt att infartsparkeringen ligga nära torget så att man först går förbi torget innan man kommer till bilen. Annars kan man ta bilen och gör ärendena någon annanstans. Som förslaget ser ut nu förefaller detta vara uppfyllt, men bör finnas i åtanke när nu förslaget kommer vidareutvecklas.

#### ***Kommentar***

*Torget och infartsparkeringen har samma placering som i samrådsförslaget.*

Privatperson 2 skriver att det i och med utbyggnaderna speciellt i Tegelhagen och i detta område kommer Bro få ett befolkningsunderlag tillräckligt för en gymnasieskola. Han föreslår att det reserveras en plats även för en gymnasieskola i Bro, och förslagsvis då i området med närhet till pendeltågsstationen.

#### ***Kommentar***

*Behovet av en gymnasieskola i området är upp till utbildningskontoret att påpeka. Något sådant önskemål har inte framförts.*

Vidare skriver han att många samhällen utmed järnvägslinjer i Sverige ofta är delade av järnvägen. Som exempel nämns Sundbyberg och Jakobsberg. För att slippa det i Bro menar han att det behövs flera passager. Därför föreslår han att man bygger den västra undergången under järnvägen från början och att den bör användas för lokal trafik i Bro.

#### ***Kommentar***

*Passagen under järnvägen har lyfts ut ur planen för att studeras separat i en egen plan. I denna plan prövas även möjligheten att skapa fler infartsparkeringsplatser norr om järnvägen.*

Privatperson 2 menar att torget i området tack vare sin placering, inte bara kommer att fungera som ett lokalt affärscentrum för området, utan också som ett centrum för personer vilka t.ex. ställt bilen vid stationen. Han ber kommunen att närmare utreda var i Bro det är lämpligt att etablera affärer och om vi ska ha ett nytt centrumområde på lämplig plats i samhället. Han önskar också att kommunen på bästa sätt samordnar de olika tillväxtprojekten aktuella runt om nuvarande Bro samhälle.

#### ***Kommentar***

*Torget i området är inte tänkt att konkurrera ut det befintliga Bro centrum. Den handel och de verksamheter som har möjlighet att etablera sig här är tänkta att fungera som service till de nya invånare som flyttar in i området. Ett större befolkningsunderlag borde i slutänden även gynna Bro centrum*

Vidare skriver han att kommunen bör verka för två uppgångar till pendeltågsstationen då det i rusningstid är trångt på perrongen och i väntsalen i Bro. Han menar också att man bör börja med infartsparkeringen då trycket på parkeringsplatser vid stationen i Bro är stort och att det kommer öka den dag Bro får kvartstrafik.

#### **Kommentar**

*Situationen kring stationen är något kommunen ständigt påpekar för Trafikförvaltningen. Möjligheten att studera både denna fråga och frågan om infartsparkeringsplatser möjliggörs i en separat plan.*

Angående buller påpekar han att man behöver tänka på att ljud studsar – de boende norr om järnvägen kan påverkas om ljudet studsar obehindrat. Därför skriver han att fasaderna på de nya husen söder om järnvägen behöver utformas på sådant sätt – materialmässigt och ytstrukturmässigt – så att ljudet inte studsar som det kan göra mot en rak plan vägg.

#### **Kommentar**

*Någon uppföljning av studsande buller har inte gjorts men utifrån det planförslag som finns bör flera av de åtgärder som föreslås kunna genomföras.*

När det gäller utformning av området är hans uppfattning att ett område bör präglas av variation, av oväntade konstruktioner och inte bara av raka linjer, men samtidigt av symmetri – för att bli både trivsamt och intressant. En stor risk med att ett område byggs ut under en kort tidsrymd är att variationen blir mindre än den naturligt blir då byggnader har uppförts i ett område över en, ibland, flerhundraårig period.

#### **Kommentar**

*Det gestaltungsprogram som har tagits fram för planen syftar just till att uppnå en balans mellan variation och gemensamma drag i formspråket.*

Vidare skriver han att Det säkerligen blir en och annan återvinningsstation i området, en vid stationen och någon annan gissningsvis relativt nära en utfart ur området så att man kan lämna förpackningarna där. Även laddstolpar för elbilar menar han kommer att placeras ut nära torget.

Till sist skriver han att Planen är genomtänkt och att man lyckats bra att ”tänka bort bilen” i planeringen, men bilen kommer vara det enkla sättet att ta sig, de sina och sina saker från punkt A till punkt B. Även om vi inte bygger för bilen, utan för människan i centrum, med barnens bästa i åtanke, vill vi vara flexibla och kunna förflytta oss på egen hand, som ett komplement till att förflytta oss tillsammans med andra. a

## Resultat av samrådet

Efter samrådet har förslaget reviderats efter inkomna synpunkter.

- Formaliaändringar har gjorts i plankartan med bestämmelser.
- Genomförandebeskrivningen har utökats med information om bl.a. gemensamhetsanläggningar och förändringar av fastighetsindelningar.
- Utredningar tillhörande planen har uppdaterats. Resultaten från dessa har arbetats in i handlingarna.
- Bestämmelser avseende risk och buller har uppdaterats.
- Förändringar och förtydliganden har gjorts avseende reglering av fastighetsstorlek och bestämmelser om lokaler i bottenvåning.
- Plats för u-områden har lagts till.
- Områden för tekniska anläggningar har lagts till.

Resultatet av detta samråd kommer även att ligga till grund för kommande planetapper som har brutits ur planen. I det område som kvarstår har förhållandevis små ändringar gjorts.

Upprättad 2016-10-14 av

Planavdelningen och Exploateringsavdelningen

Henric Carlson

Planchef

Axel Löfdahl

Projektledare exploatering