



Datum	Vår beteckning
2022-05-13	KS 16/0265

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Kungsängens-Tibble 1:331 m.fl. nr 1301Ä2

(Norrboda-Brunna handels-och verksamhetsområde)

Upplands-Bro kommun

Innehållsförteckning

Bakgrund till detaljplanarbetet	2
Planens syfte och huvuddrag	2
Hur samrådet har bedrivits	2
Hur granskningen har bedrivits	3
Inkomna synpunkter, lista	3
Inkomna synpunkter med kommentarer	3
Statliga myndigheter.....	4
Kommunala nämnder	10
Övriga remissinstanser	12
Privatpersoner och övriga.....	14
Resultat av granskningen	16
Underlagsmaterial	16

Bilaga 1 (Länsstyrelsens synpunkter på detaljplaneförslaget)

Bakgrund till detaljplanearbetet

Den ursprungliga detaljplanen för Norrboda Brunna handels- och verksamhetsområde antogs 11 februari 2015 §7. Detaljplanens huvudsakliga syfte var att skapa förutsättningar för en fortsatt utbyggnad av Brunna verksamhetsområde och att möjliggöra en ny handelsplats och nya bostäder väster om E18.

Efter antagandet av detaljplanen har det dock visat sig att efterfrågan på lokaler för externa handelsverksamheter minskat, alltmedan behovet av bostäder fortsätter att öka. Kommunstyrelsen beslutade därför, på exploatörens begäran, att ge samhällsbyggnadschefen i uppdrag att ta fram en ändring av gällande detaljplan för att minska mängden handel och öka inslaget av bostäder och kommunal service. Kommunstyrelsen beslutade den 8 juni 2016 § 90 om ändring av detaljplan för Kungsängens-Tibble 1:331 m.fl. (Norrboda-Brunna handels- och verksamhetsområde). Beslut om nytt planuppdrag gavs 5 oktober 2016, §135.

Fram till plansamråd har detaljplanen drivits som en ändring av gällande detaljplan, genom standardförfarande enligt PBL 2010:900. Planförfarandet har efter samråd ändrats till utökat förfarande enligt PBL 2010:900, då planförslaget bedöms avvika från översiktsplanens intentioner. Detta innebär att en ny detaljplan tas fram.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planförslaget är skapa en flexibel plan med varierad bebyggelse i form av cirka 470 bostäder som uppförs som flerbostadshus, radhus och trygghetsboende. Service möjliggörs i form av mindre centrumverksamheter, förskola och en grundskola för cirka 500 elever med gymnastiksal för skolans ändamål. I den gällande detaljplanen finns flera möjliga in- och utfarter från området och även i denna plan skapas förutsättningar för att säkerställa en avlastning på Pettersbergsvägen. För att koppla området till Gröna dalen hålls en yta öppen för att möjliggöra för byggnation av en gång- och cykelbro över Granhammarsvägen så att gång- och cykeltrafik enkelt och trafiksäkert kan ta sig från planområdet till Idrottsplatsen i Gröna dalen och i förlängningen Kungsängen där pendeltågen går och ytterligare service finns att tillgå. Den del av planområdet som har lagts ut som Natur enligt plankartan bevaras för att säkerställa att vissa naturvärden i området bibehålls. Syftet med detaljplanen är även att den lastgata som ligger norr om handelsplatsen och idag är planlagd som kvartersmark istället omvandlas till allmän plats (gata).

Hur samrådet har bedrivits

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade den 2019-08-28 § 36 att sända ut förslag till detaljplan för detaljplan för Kungsängens-Tibble 1:331 m.fl. (Norrboda-Brunna handels- och verksamhetsområde), nr 1301Ä2, på samråd enligt reglerna för standardförfarande.

Detaljplaneförslaget var under tiden 29 oktober - 19 november 2019 utsänt för samråd och skickades till berörda fastighetsägare samt myndigheter m.m. enligt remisslista. Under remisstiden var detaljplaneförslaget utställt i kommunhuset på i Kungsängens centrum, i Brohuset i Bro centrum samt på kommunens webbplats (www.upplands-bro.se/norrboda-brunna).

Två tillfällen till öppet hus hölls som tillfälle för allmänhet och intresserade att ställa frågor och ge förslag till företrädare från kommunen och representanter för fastighetsägaren. Öppet hus 1 hölls vid Stora Coop Brunna Park, Femstenavägen 20, Kungsängen, fredag 15 november 2019, klockan 15.00-18.00. Cirka [antal] personer deltog. Öppet hus 2 hölls i kommunhusets Kontaktcenter, Furuhälsplan 1, Kungsängen, tisdag 19 november 2019, klockan 15.00-20.00.

Hur granskningen har bedrivits

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade den 27 oktober 2021 § 59 att sända ut förslag till detaljplan för Norrboda Brunna handels-och verksamhetsområde (Kungsängens-Tibble 1:1333 m.fl.), nr 1301Ä2, på granskning enligt reglerna för utökad planförfarande.

Detaljplaneförslaget var under tiden 30 november 2021 – 21 december 2021 utsänt för granskning och skickades till berörda fastighetsägare samt myndigheter m.m. enligt remisslista. Under remisstiden var detaljplaneförslaget utställt i kommunhuset i Kungsängens centrum, i Brohuset i Bro centrum samt på kommunens webbplats (www.upplands-bro.se/norrboda-brunna). Granskningen annonserades i Mitt i Upplandsbro-Bålsta den 27 november 2021, SvD Näringsliv 30 november 2021 och DN 30 november 2021.

Inkomna synpunkter, lista

Med anledning av förslaget till detaljplan har 15 synpunkter inkommit till kommunen.

Skrivelserna är numrerade i följande ordning:

Statliga myndigheter

- | | | |
|---|--------------------------------|-----------------------|
| 1 | Länsstyrelsen i Stockholms län | inkom 11 februari |
| 2 | Trafikverket | inkom 25 januari 2021 |

Kommunala nämnder

- | | | |
|---|----------------------------|------------------------|
| 3 | Utbildningsnämnden | inkom 17 december 2021 |
| 4 | Kultur- och fritidsnämnden | inkom 1 februari 2022 |

Övriga remissinstanser

- | | | |
|----|--|------------------------|
| 5 | Brandkåren Attunda | inkom 15 december 2021 |
| 6 | Global Connect (IP-Only) | inkom 30 november 2021 |
| 7 | Vattenfall eldistribution AB | inkom 30 november 2021 |
| 8 | E.ON Energiinfrastruktur A | inkom 28 december 2021 |
| 9 | Svenska kraftnät | inkom 15 december 2021 |
| 10 | Trafikförvaltningen (Region Stockholm) | inkom 21 december 2021 |

Privatpersoner och övriga

- | | | |
|----|----------------|------------------------|
| 11 | Privatperson 1 | inkom 29 november 2021 |
| 12 | Privatperson 2 | inkom 3 december 2021 |
| 13 | Privatperson 3 | inkom 9 december 2021 |
| 14 | Privatperson 4 | inkom 21 december 2021 |
| 15 | Privatperson 5 | inkom 21 december 2021 |

Inkomna synpunkter med kommentarer

I det följande kommenteras synpunkter på förslag till detaljplan för Norrboda Brunna handels-och verksamhetsområde. Synpunkter som inte innebär särskilda överväganden med avseende på planens utformning eller innehåll, kommenteras inte i sak. Synpunkterna redovisas kortfattat utan inbördes rangordning. För den fullständiga lydelsen av respektive synpunkt hänvisas till de ursprungliga synpunkter som kan erhållas från kommunen. I omedelbar anslutning till inkomna synpunkter redovisas kommunens/samhällsbyggnadskontorets/samhällsutvecklingsprojekts kommentarer.

Statliga myndigheter

1 Länsstyrelsen i Stockholms län inkom 11 februari

- 1.1 Kommunen anger i planbeskrivningen att exploateringen inte är av den omfattningen eller karaktären att den kan förändra statusklassningen eller utgöra ett direkt hot mot Östra Mälaren som vattentäkt. Samtidigt konstaterar kommunen att belastningen på Mälaren från planområdet ökar till följd av planförslaget. Länsstyrelsens synpunkter från samrådsskedet kvarstår i den delen, nämligen att ett sådant resonemang är inte förenligt med icke-försämringskravet.
- 1.2 Eftersom bly, kadmium, antracen och koppar redan ligger i den sämsta statusklassen skulle en ökning av deras koncentrationer medföra att försämringsförbudet inte kan efterlevas. Det gäller oavsett om den övergripande statusen för vattenförekomsten förändras eller ej. Kommunen behöver visa med beräkningar att planen inte leder till en mätbar ökning av koncentrationer i recipienten.
- 1.3 Dagvattenhantering ska så långt som möjligt säkerställas i planbestämmelser i plankartan.
- 1.4 Länsstyrelsen vidhåller sin bedömning från samrådsskedet att bebyggelsen behöver anpassas för att klara en god ljudmiljö. Planlösningar behöver redovisas där ljuddämpad sida krävs och eventuella tekniska lösningar motiveras, beskrivas och regleras.
- 1.5 Enligt planbeskrivningen får fasader på flerbostadshusen som vetter mot Granhammarsvägen och vinkelrätt anslutande bostadshus med fasader mot E18 ekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA. För att klara riktvärdena enligt 4§ förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (trafikbullerförordningen) har kommunen infört en bestämmelse, m3, som anger att byggnad ska utformas så att en bullerskyddad sida klaras. Bestämmelsen saknas dock för bostäderna med fasader mot E18. Länsstyrelsen anser att även dessa behöver regleras. Vidare anser Länsstyrelsen att det behöver framgå av bestämmelsen m3 vilka ljudnivåer som avses. Där anpassning av planlösningar krävs för att klara riktvärdena enligt trafikbullerförordningen behöver lägenhetslösningar redovisas i planbeskrivningen.
- 1.6 Enligt planbeskrivningen får de tre översta våningarna i den norra byggnaden längs Granhammarsvägen ekvivalenta ljudnivåer över 65 dBA vid fasad och den ljuddämpade sidan nivåer över 55 dBA. Det innebär att riktvärden för ljuddämpad sida enligt trafikbullerförordningen 4§ inte tillgodoses. Kommunen föreslår tekniska lösningar, alternativt en skärm mellan byggnaderna. Det behöver framgå i bullerutredningen och i planbeskrivningen vad bullernivåerna blir med och utan skärm. Länsstyrelsen anser att tekniska lösningar endast ska användas i begränsad omfattning och först efter att kommunen har bearbetat bebyggelsens placering och utformning för att åstadkomma en acceptabel ljudmiljö. Eventuella tekniska åtgärder, och i vilken utsträckning de förekommer, behöver motiveras, beskrivas och regleras i plankartan.
- 1.7 Av bullerutredningen (Tyréns, 2020-11-19) framkommer att även de fem översta våningarna i byggnaden vid torget får ekvivalenta ljudnivåer vid fasad som överstiger 60 dBA och svårigheter att tillgodose en ljuddämpad sida. Kommunen behöver visa att riktvärdena kan klaras även här. Eventuella åtgärder, och i vilken utsträckning de förekommer, behöver motiveras, beskrivas och regleras i plankartan.
- 1.8 I bullerutredningen redovisas verksamhetsbuller i separata beräkningar. Kommunen behöver göra en sammanvägd bedömning av bullerförhållandena för de bostäder som utsätts för både verksamhetsbuller och trafikbuller och säkerställa att en god ljudmiljö kan klaras där.

- 1.9 Plankartan reglerar en två meter hög skärm mot Pettersbergsvägen för att klara Naturvårdsverkets riktlinjer för maximal ljudnivå om 70 dBA för de delar av skolgården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Det behöver framgå i bullerutredningen och i planbeskrivningen vad bullernivåerna blir efter skärmens uppförande. Med detta behöver kommunen visa att riktlinjerna kan följas för skolgården.
- 1.10 Länsstyrelsen framförde i samrådsskedet att plankartans utformning behövde anpassas till de rekommendationer som riskutredningen angav för avstånd mellan den drivmedelsstation som medges på fastigheten Kungsängen-Tibble 1:477 och bostäder/personintensiva verksamheter, dvs. minst 50 meter. Den reviderade riskutredningen (Tyréns, 2020-10-21) anger att ett avstånd på minst 25 meter till bostäder är tillräckligt utifrån att detta avstånd anges i handböcker från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), bland annat *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer*. Handboken utgår från lagen (2019:2011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE) med tillhörande föreskrifter och allmänna råd från MSB. Avstånden i handboken syftar till att minska risken för olyckor och skador på liv, hälsa, miljö eller egendom, men innebär inte att riskerna elimineras. Att hänvisa till detta avstånd är därför inte tillräckligt för att säkerställa människors hälsa och säkerhet. Kommunen har därmed inte visat att planerad bebyggelse blir lämplig med hänsyn till risken för olycka med drivmedel.

Kommunen behöver göra en bedömning av om placeringen av den drivmedelstation som medges i angränsande plan medför risker för planområdet, både utifrån Länsstyrelsens rekommendationer i rapporten (2001:01) Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer och med beaktande av de avstånd som gäller i MSB:s handbok. I bedömningen om lämplig markanvändning behöver det även vägas in att Länsstyrelsens rekommendationer om avstånd till kringliggande bebyggelse från bensinstationer är större vid försäljning av biogas än endast bensin. Om bedömningen av riskerna visar på behov av åtgärder utöver de avstånd som LBE-regelverket kräver, behöver kommunen reglera detta på plankartan. Detta för att säkerställa att föreslagen markanvändning blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

- 1.11 Länsstyrelsen noterar att planbestämmelse m1 som gäller friskluftsintag endast gäller en av två byggnader som är lokaliserade närmast fastigheten Kungsängen Tibble 1:477. Eventuella åtgärder till följd av risker från en framtida drivmedelsstation behöver även omfatta byggnaden invid Granhammarsvägen. Detta särskilt då detaljplanen inkluderande fastigheten Kungsängen Tibble 1:477 medger pumpar och påfyllningsanordning för drivmedel eller lager för biogas endast inom det område som är närmast Granhammarsvägen.
- 1.12 Enligt bullerutredningen (Tyréns, 2020-11-19) överskrids riktvärdet för maximal ljudnivå dagtid på uteplats för ytorna runt det trygghetsboende som planeras intill torget. Även i anslutning till flerbostadshuset vid torget är det mycket begränsade ytor som klarar riktvärdet för maximal ljudnivå. Det framgår inte av planhandlingarna om kommunen planerar för uteplats för dessa bostäder. Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga uteplatser samt reglera detta i plankartan, eftersom en god ljudmiljö utomhus blir extra viktigt för personer med begränsad möjlighet att ta sig från hemmet.
- 1.13 Länsstyrelsen vill informera kommunen om att från och med den 22 december 2021 gäller nya föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster varför vissa uppgifter i planen kan vara inaktuella, se databasen Vatteninformationssystem Sverige, VISS. En skillnad mot tidigare är att miljö kvalitetsnormen nu kan skilja sig åt mellan olika kvalitetsfaktorer för samma vattenförekomst. Det möjliggör att de kvalitetsfaktorer som är svåra att förbättra till det ursprungliga målåret (2015) kan medges en tidsfrist eller få mindre stränga krav.

Kommentar

- 1.1 *Dagvattenutredningen och planbeskrivningen (sidan 46) har kompletterats med förtydliganden för MKN vatten.*
- 1.2 *Dagvattenutredningen och planbeskrivningen (sidan 37 och sidan 46) har kompletterats med information om efterfrågade ämnen.*
- 1.3 *Plankartan reglerar dagvattenhantering genom bestämmelser om bebyggandets omfattning, placering, utförande, exploateringsgrad, höjdsättning, markens genomsläpplighet samt yta för dagvattenhantering.*
- 1.4 *Planförslaget uppfyller kraven enligt trafikbullerförordningen. Där så krävs regleras särskilda lösningar genom planbestämmelser i plankartan. Exempel på planlösningar redovisas nu i planbeskrivningen.*
- 1.5 *Plankartan har kompletterats med bestämmelser för byggnaderna som vetter mot handelsområdet/E18.*
- 1.6 *Bullerutredningen har uppdaterats för att visa bullernivåer i scenariot med skärm. Om en bullerskärm uppförs som täcker hela byggnadshöjden innebär det att ekvivalenta ljudnivåer inte längre överskrider riktvärden för ljuddämpad sida. Även riktvärdet för maximal ljudnivå innehålls. Planen möjliggör för utförande av bullerskärm.*
- 1.7 *De ekvivalenta ljudnivåerna överskrider ej 65 dBA. Kraven för ljuddämpad sida uppnås vilket framgår i bullerutredningens bilagor.*
- 1.8 *Bullerutredningen har uppdaterats med en sammanvägd beräkning av trafik- och industribuller som redovisas i bilaga AK11. Resultatet visar ingen skillnad vid fasad jämfört med trafikbullret. Detta beror på att industribullret är så pass mycket lägre än trafikbullret så det påverkar inte på totala ljudnivån. Tittar man på ljudnivån 1,5 meter över mark ser resultatet annorlunda ut. Här blir ljudnivån ca 3 dB högre över parkeringsytan i norr än för bara trafikbuller. Ökningen beräknas som högst bli 3 dB. Detta påverkar dock inte bostadsytor.*
- 1.9 *Riktvärden innehålls och detta framgår i bullerutredningen figur 5, s 12. Detta förtydligas även i planbeskrivningen.*
- 1.10 *Avstånden mellan närmsta planerad bostad och den fastighet där drivmedelstation medges i gällande detaljplan ligger på mellan 27-35 meter, vilket är ett tolererbart avstånd enligt riktlinjer som utredningen tagit hänsyn till. Gällande detaljplan reglerar placering av anläggningar som kan utgöra fara. Plankartan reglerar placering av friskluftsintag och att fasader mot drivmedelstationen ska utföras i obrännbart material.*
- 1.11 *Bestämmelsen m1 läggs till även för byggnaden mot Granhammarsvägen.*
- 1.12 *Plankartan anger bostad för området och klarar därför riktvärdena för buller. Om ett trygghetsboende byggs kommer uteplatser vara begränsade.*
- 1.13 *Noteras.*

2 Trafikverket inkom 25 januari 2021

- 2.1 Bostadsexploatering i direkt/nära anslutning till motorväg E18 med perifert avstånd till attraktiv kollektivtrafik ökar bilberoende och belastning på vägnätet. Kommunen bör därför arbeta för att få ner bilanvändningen och tillskapa fler attraktiva mobilitetslösningar. T ex kan mobilitetshus planeras för samnyttjande med handelsområdet. Vidare kan en möjlighet vara att den drivmedelsstationen som planeras görs om till laddstation. Det skulle minska riskbilden, utsläppen och risk för förorening av vattentäkt.

- 2.2 Om kommunen inte aktivt arbetar med lösningar för hållbar mobilitet förväntas större ökning av persontransporter med bil, på både regional och lokal nivå. Trafikverket vill påpeka att E18 förmåga att ta emot ytterligare trafik är på denna sträcka starkt begränsad och ligger och väger på kapacitetstaket till prognosår 2040. Trafikverket kan komma att behöva vidta åtgärder för att prioritera regional trafik som t ex påfartsreglering.
- 2.3 Då kommunen ännu inte redovisat en samlad *trafikanalys* för prioriterade exploateringar som kommunen avser att genomföra, är detaljplaner som denna svår att ta ställning till kopplat till påverkan på E18. För att kunna bedöma effekt av exploateringar som denna och liknande detaljplaner, behöver en trafikanalys på översiktlig nivå tas fram för kommunen.
- 2.4 Planområdet finns inte med i kommunens nu gällande Översiktsplan, istället är det utpekad för verksamheter och handel. Bebyggelseområdet finns dock medtaget i RUF 2050 som primärt bebyggelseområde och har koppling till befintlig bostadsbebyggelse västerut, som skulle kunna få nytta av planen (tillgänglighet till service, kollektivtrafik och gång-cykelvägar). Vidare finns sedan tidigare en gällande detaljplan för handelsområdet som möjliggör exploatering. Detta utgör förutsättningar för Trafikverkets yttrande.
- 2.5 Planområdet ligger nära E18 och trafikplats Brunna, som utgör riksintressen för kommunikationsanläggningar. E18 ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna. Även framtida utbyggnadsmöjligheter ingår i riksintresset. Berört riksintresse väg E18 omnämns inte under riksintresse, vilket bör justeras.
- 2.6 Den nya anslutningen/gatan som planeras söder om E18 med anslutning mot befintlig cirkulationsplats i sydöst och Rågångsvägen får inte förläggas inom E18s säkerhetszon eller medföra negativ påverkan på trafiksäkerheten längs E18 (som t ex bländning eller liknande). För landskap och bulleraspekt är det positivt om så stor del av berget behålls.
- 2.7 Planbeskrivningen nämner att cirkulationsplatsen vid Granhammarsvägen och E18:s ramper inte kommer att påverkas negativt av utbyggnaden eller belastas med mer trafik än dagens detaljplan. För Trafikverket hade det varit relevant att även redovisa resultat av kapacitetsutredning och trafiksimulering kopplat till ramperna, istället för att enbart beskriva det kvalitativt.
- 2.8 Planförslaget föreslår höga byggnader, som högst upp till 75 meter över nollplanet. Trafikverket har tidigare påtalat att LFV, Forsvarsmakten och Swedavia ska få ta del av remissförslag. Vi kan inte se att dessa fått ta del av planförslaget, vilket behöver tillses. Vidare kan en flyghinderanalys behöva utföras för att säkerställa höjderna. En sådan beställs hos LFV.
- 2.9 Förändringar till granskningskedet: sedan plansområdet flyttades området för skola och förskola längre norrut, närmare E18 för att följa terrängen och ge utrymme till uteplatser och utevistelse. Detta förutsätter Trafikverket har utgjort förutsättningar för bullerutredningen..
- 2.10 Förskola, skola och idrottsanläggning beräknas få mycket höga maximala ljudnivåer vid fasad på bullrig sida. Kommunen behöver redogöra för beräknade bullernivåer inomhus så att BBR krav ska klaras.
- 2.11 Plankartan reglerar för förskolan en 2 meter hög skärm mot Pettersbergsvägen för att klara bullerskyddad utevistelse. Det framgår inte vad bullernivåerna blir efter skärmens uppförande, vilket Trafikverket önskar tydliggöras i bullerutredning och planbeskrivning. Det framgår inte om bullerberäkningarna räknat in tänkt bullerskyddsskärm eller inte, men vi antar att det är utan skärm som visas.
- 2.12 Plankartan reglerar så att bostäder närmast Granhammarsvägen ska ha genomgående planlösning för att minst hälften av bostadsrummen klarar bullerkrav på bullerskyddad sida. Beräkningar visar att även lägenheter längre ifrån Granhammarsvägen inte klarar bullerkrav på 55 dBA (se figur nedan och markerat gult streck). Planlösningar och tänkta lösningar för att klara bullerkraven behöver redovisas för samtliga lägenheter som får ekvivalenta bullernivåer över 60 dBA.

- 2.13 I bullerutredningen redovisas fläktbuller mm i separata beräkningar. Det behövs göras en sammanvägd kvalitativ bedömning huruvida industribuller adderat med trafikbuller förvärrar situationen för bullerstörning och riskerar överskridanden.
- 2.14 Luftkvaliteten ser ut att klaras i planområdet.
- 2.15 I planförslaget redovisas förslag till gång-cykelvägar samt en ny gång och cykelbro över mot Gröna dalen. Trafikverket ser positivt på föreslagen gång och cykelbro, och föreslår att den tas med i ovannämnda detaljplan för genomförande. Som det är nu omnämns den inte i innehåll för exploateringsavtal.
- 2.16 Inne i planområdet föreslås lokalgator som gångfartsområde med gång och cykel i blandtrafik. Gata 2 och 5 sticker ut, då de är återvändsgator där cyklisterna skall cykla i blandtrafik, och då stundtals utmed parkerade bilar, vilket kan skapa konfliktsituationer. Då många av boende har målpunkt skola, förskola och idrottshall vore det önskvärt att det byggs separerad och trafiksäker gång-cykelväg i hela planområdet. Om det inte är möjligt ställer gångfartsområden stora krav på trafikmiljön med en kombination av tydlig skyltning, fysiska attribut och uppföljning av hastigheter.
- 2.17 Av illustrationsplanen går det inte att utläsa läge för befintlig gång och cykelväg på Granhammarsvägen. Inte heller entrén till planområdet från Granhammarsvägen och framtida busshållplatser eller angöring för gång och cyklist in till området. Det vore önskvärt att gång och cykelväg och busshållplatser på Granhammarsvägen redovisas i illustrationskarta, så att det tydliggörs hur trafiksäkra och attraktiva kopplingar mot Granhammarsvägen är tänkt att fungera kopplat till planområdet. Anledningen är att det utgör kvaliteter som kan nyttjas av planområdet och även främja hållbara transporter och trafiksäkerhet.
- 2.18 Trafikverket saknar information om turtäthet för de nya bussarna vid hållplatslägena på Granhammarsvägen. Likaså för den busstrafik som är tänkt att trafikera Pettersbergsvägen inne i området.
- 2.19 Vidare kan Trafikverket konstatera att krav på att busstrafiken skall tillåtas trafikera porten under E18 per automatik inte ger ett gott kollektivtrafikunderlag. I ett nuläge, där bussar och tung trafik inte tillåts passera porten under E18 finns således ingen kollektivtrafikmöjlighet mer än den nuvarande som servar butikerna i anslutning till planområdet. Detta kan medföra långa sträckor för kollektivtrafikresenärer att transportera sig från bostad till hållplats. Det råder också viss oklarhet hur gångmöjligheterna till och från planområdet från dessa hållplatser ser ut.
- 2.20 Trafikverket kan tipsa om att söka stöd för mobilitetsåtgärder som t ex gång och cykelvägar, ny gång och cykelbro, mobilitetshus och åtgärder kopplat till kollektivtrafik. Antingen genom statlig medfinansiering eller genom stadsmiljöavtal. Informationslänkar redovisas.
- 2.21 Avrinning av dagvatten kommer att öka från planområdet om inte fördröjande åtgärder görs. Enligt beräkningar från dagvattenutredning behöver ca 465 m³ dagvatten flödesutjämnas. För den allmänna platsmarken behöver ca 234 m³ fördröjas och från kvartermark 211 m³ dagvatten. I plankartan saknas krav på fördröjning, vilket bör kompletteras för att säkerhetsställa föreslagna åtgärdsnivå.
- 2.22 Av dagvattenutredning framgår att ledningssystemet nedströms i Gröna dalen har en begränsad kapacitet i förhållande till avrinningsområdet. Översvämningar har förekommit i ett område söder om korsningen E18/Granhammarsvägen. Det står olika slutsatser i dagvattenutredningen, bl a att hydrauliska utredningar har genomförts som pekar på risk för överbelastning i nuläget vid 5-årsregn nedströms. Trafikverket efterlyser förslag på åtgärder kopplat till denna slutsats.
- 2.23 Informationen om den befintliga och nya dammen i planområdet behöver klargöras. Vad är kapaciteten på nuvarande damm, var är den placerad och var flyttas den till och när? Den nya dammen, hur är dess fördröjningskapacitet, rening mm i förhållande till den tidigare?

- 2.24 Skyfallsanalysen visar att situationen inte förvärrar översvämningssituationen, men problematiken kvarstår ändå utanför planområdet. Trafikverket efterlyser reflektioner om hur åtgärder för att minska översvämningssituationen ytterligare kan göras, kopplat till Granhammarsvägen och dess översvämningssituation som fortsätter ner mot E18 ramper.
- 2.25 Beroende på närhet och utförande av åtgärder till E18 och dess ramper (t ex sprängning), kan ett bevakningsavtal behöva upprättas och antas innan detaljplanens antagande. Det är kommunens ansvar att initiera ett sådant avtal med Trafikverket. Kommunen arbetar nu med diverse väggåtgärder i Brunna, bl a kopplat till den nya cirkulationen som förutsätts i handlingarna. Arbetet utförs med ett avtal om bevakning med Trafikverket. För mer information om avtalets innehåll, se Bilaga 1.
- 2.26 Om Trafikverket är rätt informerad planeras/byggs busshållplatser på Granhammarsvägen direkt utanför planområdet. Dessa skulle kunna markeras ut i illustrationsplanen som befintligheter.
- 2.27 Refug skulle behövas från ny anslutningsväg Rågångsvägen in i cirkulation på Granhammarsvägen för att ange riktning, för att inte riskera att bilister kör åt fel håll i cirkulationen.
- 2.28 Trafikunderlaget till trafikutredningen är svår att överblicka, då de bygger på flera olika trafikanalyser. I vissa underlag beaktas mindre exploatering i Viby, men mer i Brunna exempelvis. Det hade varit enklare att ta till sig underlaget om det redovisades en tydligare koppling till de trafikanalyser som är gjorda och dess koppling till den basanalys som gäller.
- 2.29 Som vi kan utläsa av plankarta och illustration planeras den nya vägen från cirkulationsplatsen vid Granhammarsvägen till Pettersbergsvägen kräva omfattande sprängningsarbeten (vägen ligger 10-15 meter lägre än nuvarande markhöjd). Stämmer det att hela nya vägsträckan ska ligga på +20 meter eller ska den variera i höjd?

Kommentar

- 2.1 *Detaljplanen innebär bättre underlag för att utveckla kollektivtrafik. Arbeta med olika mobilitetslösningar är ett pågående arbete. Detta tas bland annat upp i kommunens översiktliga planering där ett mål är att bygga ut laddinfrastrukturen.*
- 2.2 *Trafikutredningen visar att det inte sker någon betydande förändring på E18 med tillkommande trafik alstrad från planområdet. Detta då den befintliga handelsplatsen alstrar mer trafik än planförslaget. Planförslaget antas inte innebära några kapacitetsproblem på E18.*
- 2.3 *Kommunen jobbar med en fördjupad översiktsplan för Kungsängen och till den finns en trafikanalys framtagen. Den fördjupade översiktsplanen var på samråd under 2020. Trafikverket har fått den på remiss.*
- 2.4 *Noteras.*
- 2.5 *Att väg E18 är ett riksintresse förtydligas i planbeskrivningen inför antagande.*
- 2.6 *Ny anslutning förläggs inte inom E18s säkerhetszon och bedöms inte medföra negativ påverkan på trafiksäkerheten. Övriga synpunkter noteras.*
- 2.7 *Tidigare kapacitetsberäkningar som gjorts under planprocessen har beräknats utifrån en högre trafikallströmning och en spridning av trafiken på färre länkar. Det betyder att situationen med det nya planförslaget inte kommer att förvärras jämfört mot tidigare slutsatser. Den trafiksimulering som gjorts med nu gällande planförslag visar inte på några kapacitetsproblem.*
- 2.8 *Ingen av dessa remissinstanser har haft något att erinra mot detaljplanen.*

- 2.9 *Bullerutredningen har utgått från granskningsförslaget med ny placering för skola och förskola*
- 2.10 *Krav enligt BBR för beräknade ljudnivåer inomhus kommer att säkerställas i bygglovsskedet.*
- 2.11 *I bilagda ljudutbredningskartor redovisas sedan tidigare bullersituationen utan bullskärm. En beräkning som inkluderar skärmen har ni tillfogats bullerutredningen. Beräknade ljudvärden för förskolan då bullerskärmen är uppförd redovisas på s.12 i bullerutredningen. Där framgår också att riktvärden för skolgården innehålls med föreslagen bullerskärm.*
- 2.12 *Länsstyrelsen skriver ungefär samma, se svar 1.3-1.6.*
- 2.13 *Länsstyrelsen skriver samma, se svar 1.7*
- 2.14 *Kommunen delar denna bedömning.*
- 2.15 *Gång- och cykelbron ingår inte i planförslaget.*
- 2.16 *Synpunkterna noteras.*
- 2.17 *Då Granhammarsvägen redan är färdig (färdigställdes efter granskningen) finns inte ett behov av att förtydliga detta i planhandlingarna.*
- 2.18 *I dagsläget finns inte information om turtäthet för de nya bussarna. I planbeskrivningen och trafik-PM redogörs därför endast för befintlig situation.*
- 2.19 *Kommunen avser att föra dialog med trafikförvaltningen om framtida busstrafik i området. Detaljplanen medför ett avsevärt större kollektivtrafikunderlag genom nya boende samt publika funktioner jämfört med befintlig situation.*
- 2.20 *Noteras.*
- 2.21 *Fördröjningsvolymerna finns beskrivna i dagvattenutredningen och i kommande exploateringsavtal ses den här frågan över med lämpliga skrivningar/kopplingar till framtagna dokument.*
- 2.22 *Vid kontroll av utredningen ser kommunen inte olika slutsatser.*
- 2.23 *Dagvattendammen omhändertar dagvatten från Biltemas fastighet och ligger i nuläget på kvarteretsmark inom den norra delen av planområdet, inom skolans framtida användningsområde. Dammen flyttas område E1 på plankartan.*
- 2.24 *Eftersom flödena minskar från planområdet och ner mot Granhammarsvägen, där påfart mot E18 ansluter, så minskar mängden vatten som behöver hanteras kring påfarten. Kommunen har ingen rådighet över marken intill påfarten. Vid arbetet med Granhammarsvägen har kommunens projektgrupp haft regelbunden kontakt med Trafikverket för samarbete kring lösningar för vägen.*
- 2.25 *Noteras.*
- 2.26 *Ja det stämmer.*
- 2.27 *Noteras.*
- 2.28 *Underlaget bygger på en och samma trafikanalys som är kommunens trafikmodell. Nollalternativet och planalternativet utgår från denna modell.*
- 2.29 *Det stämmer inte att hela vägsträckan ska ligga på en och samma höjd. Höjderna anpassas för att säkerställa de anslutningar som krävs.*

Kommunala nämnder

3 Utbildningsnämnden **inkom 17 december 2021** *ytrandet skrevs under samrådet men registrerades inte, därför har samma yttrande skickats och registrerats under granskningen.*

- 3.1 Utbildningskontoret har inga invändningar mot ändringen i förslag till detaljplan i övergripande delar. Utbildningskontoret ställer sig dock tveksamma till dimensioneringen av förskole- och skolplatser i området. Enligt förslaget till ändring i detaljplanen framgår att det planeras för 500 elevplatser. Enligt planritning över området framgår att det även planeras för en förskola i området. Behov av förskoleplatser finns i området men Utbildningskontoret ställer sig frågandetill om ytan som är avsett för skoltomten räcker för både en skola med idrottshall och en förskola.
- 3.2 Utbildningskontoret bedömer att Kungsängen redan idag har brist på barn- och elevplatser, vilket kan komma att innebära att en skola i området Norrboda-Brunna, med den kapacitet som föreslås, blir fullbelagd av elever som bor i andra områden i närheten. Detta skulle i så fall riskera att innebära en kapacitetsbrist, totalt sett, i kommundelen.
- 3.3 Att barn och elever får tillgång till förskola och skola i närområdet är en förutsättning för att få en tillfredställande utbildning. Detta är särskilt viktigt för förskolebarn och elever i de yngre åldrarna och därför bör särskild hänsyn tas till vilka årskurser som skall erbjudas plats i den nya skola som skall uppföras i området.

Kommentar

- 3.1 *Området för skola och förskola har till granskningen ändrats så att skola och förskola har ett varsitt område i detaljplanen.*
- 3.2 *Anledningen till att en skola planerats i planområdet är just för att det råder kapacitetsbrist och det har ansetts som en lämplig plats och inom lämplig tidsram att få fram en plats för en ny skola.*
- 3.3 *En detaljplan styr inte vilka årskurser som ska finnas i skolan.*

4 Kultur- och fritidsnämnden **inkom 1 februari 2022**

- 4.1 Kultur- och fritidskontoret ställer sig positiva till planen. Planområdet är redan delvis utbyggt och ansluter dessutom till närliggande bebyggda områden. Det är fördelaktigt att skapa förutsättningar i området som bättre stämmer överens med efterfrågan.
- 4.2 Det är positivt att planförslaget innefattar grönstråk och utemiljöer som inbjuder till fysisk aktivitet och stimulans för hjärta och hjärna. Det kan utgöra en tillgång för både boende och skolbarn.
- 4.3 Inom skolområdet i planen finns plats för en idrottshall på ca 390 kvm vilket inte kommer att kunna ge möjlighet till samordning med föreningslivet. För detta krävs en idrottshall på cirka 800 kvm.
- 4.4 Kultur- och fritidsnämnden har tidigare yttrat i samrådet påpekat att det är nödvändigt att skapa en trygg och trafiksäker passage för de oskyddade trafikanterna från planområdet till Kungsängens IP och övriga delar i Gröna dalen. I det nuvarande förslaget hålls en yta öppen för att möjliggöra för byggnation av en gång- och cykelbro över Granhammarsvägen i framtiden. Det är dock fortsatt angeläget att en säker passage över Granhammarsvägen är klar samtidigt som bostäderna i Norrboda står klara.
- 4.5 En väl planerad bostadsmiljö bidrar till en god uppväxtmiljö för barnen med tillfällen för rika fritids- och kulturupplevelser. Eftersom en skola planeras i området samt en sporthall som skapar bra förutsättningar för fysisk aktivitet och ett aktivt uteliv anser Kultur- och fritidskontoret att barnens bästa beaktas.

Kommentar

- 4.1 *Noterat*
- 4.2 *Noterat*
- 4.3 *Planen har haft en begränsad yta att tillgå och försökt att få till det bästa för skolan som ska komma till stånd. Detaljplanen hindrar dock inte att större hall byggs, det finns ingen begränsning i planen för det. Däremot är det viktigt att tänka på friytan om större hall planeras in under genomförandeskedet.*
- 4.4 *Som nämnden skriver så är förutsättningarna för en säker väg planerad i detaljplanen. Gång- och cykelbron kommer att projekteras under genomförandeskedet och planen är att den ska komma till så fort som möjligt. I dagsläget är Granhammarsvägen utbyggd och klar och det finns tills vidare en passage över med övergångsställe.*
- 4.5 *Noterat*

Övriga remissinstanser

5 Brandkåren Attunda inkom 15 december 2021

- 5.1 Brandkåren Attunda anser att våra synpunkter som lämnades under samrådet har besvarats och ser positivt på att ytterligare åtgärder har gjorts. Tillgången till brandvatten är en förutsättning för att kunna bedriva en effektiv insats i den bebyggelse som planeras i detaljplanen och Brandkåren Attunda ser positivt att behovet av brandvatten kommer att tas med i den kommande projekteringen av planområdet. Skulle det uppkomma frågor i den fortsatta planeringen av brandvattennätet är ni mer än välkomna att höra av er.

Kommentar

- 5.1 *Synpunkterna noteras.*

6 Global Connect (IP-Only) inkom 30 november 2021

- 6.1 GlobalConnect (IP-Only) har markförlagda kablar inom området. Generellt så önskar GlobalConnect (IP-Only) att så långt som möjligt behålla befintliga ledningar i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vidare så förutsätter GlobalConnect (IP-Only) att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

Vid arbeten i närheten av befintliga ledningar behöver försiktighet iakttas så att inte skada uppkommer.

GlobalConnect (IP-Only) har intresse att vara med att samförlägga i exploateringen. Kontaktuppgifter för ledningssamordnare lämnas.

Kommentar

- 6.1 *Synpunkterna noteras.*

7 Vattenfall eldistribution AB inkom 30 november 2021

- 7.1 Har inget att tillägga i ärendet.

8 E.ON Energiinfrastruktur A inkom 28 december 2021

- 8.1 Har inget att erinra

9 Svenska kraftnät inkom 15 december 2021

- 9.1 Svenska kraftnät har i yttrande daterat 2019-11-25 svarat på berörd remiss. Utöver tidigare lämnat remissvar har Svenska kraftnät ingenting att erinra mot upprättat förslag.

10 Trafikförvaltningen (Region Stockholm) inkom 21 december 2021

- 10.1 Regionen har yttrat sig under samråd och flera av de frågetecken som regionen lyfte kvarstår. Regionen noterar att antal bostäder minskat något gentemot samrådsförslaget samt att granskningsförslaget förtydligar nu att detaljplanen drivs med utökat planförfarande och planens relation till översiktsplanen har beskrivit tydligare i planbeskrivningen.

Regionen lyfte under samråd frågan att trots planområdet ligger i ett primärt bebyggelseläge enligt RUFSS 2050 bidrar den till den förskjutning av bebyggelseplaneringen som leder till att tyngdpunkten i Kungsängen lokaliseras till ett E18-nära läge. Risken är att detta kan medföra ökat antal personbilstransporter vilket strider mot RUFSS 2050 prioriteringar. Därför är det viktigt och ställer höga krav på utformning av gång- och cykelbanor, tillgänglighet till kollektivtrafik och ett aktivt arbete av kommun och exploitörer att arbeta aktivt för en hållbar mobilitet i området. Planförslaget lyfter inte fram mobilitetslösningar som leder fram till att bidra till att nå ett transporteffektivt samhälle. Regionen vill dessutom påpeka att ett ökat bilberoende leder till ökad belastning på infartsparkeringar som redan idag är hårt belastade, särskilt vid pendeltågstationen. Regionen saknar ett resonemang i planbeskrivningen om hur planen ska bidra till hållbar mobilitet särskilt saknas resonemang om mobilitetstjänster.

- 10.2 Regionen ser att den totala storleken på skolgården är väl tilltagen men i förhållande till antal barn är 14-15 kvm per barn i underkant av de 30 kvm som rekommenderas, det krävs då att tillgången och tillgängligheten till naturmark i form av allmän platsmark är god och väl tilltagen i anslutning till skolgården. Även den totala storleken på förskolegården är väl tilltagen, men inte heller här kommer andelen på 30 kvm fria per barn upp i de rekommenderade 40 kvm.
- 10.3 Regionen vill informera om att tillräckliga ytor för kollektivtrafikens behov på Petterbergsvägen behöver säkerställas om kollektivtrafik ska kunna bedrivas på vägen. Att buss ska kunna trafikera Petterbergsvägen är dessutom en förutsättning för att planerad bebyggelse norr om Norrboda ska kunna få busstrafik i framtiden.

Regionen lyfte fram möjligheten att anlägga ny busshållplats på Granhammarsvägen för busslinje 559. Då detta skulle förbättra resmöjligheterna till området öster om Granhammarsvägen, bl.a. idrottsplatsen. Kommunen har sedan varit i dialog med Region Stockholms trafikförvaltning om utformning av hållplatsen. Regionen har då framfört sin oro att en enkel hållplats kanske inte räcker på denna plats då en stor del av bebyggelseutvecklingen sker i ett E-18 nära läge vilket leder till en högre belastning på sikt.

All infrastruktur som planeras att trafikeras av buss ska utformas enligt riktlinjerna i RiGata-Buss. Riktlinjerna finns att tillgå på Region Stockholms hemsida.

- 10.4 Regionen vill förtydliga sitt yttrande om störningar och busstrafik. I arbetet med den tidigare detaljplanen med Kungsängens-Tibble 1:331 m.fl. beställde kommunen en MKB (Tyréns – 2013-05-07). I den tillhörande bullerutredningen som gjordes i arbetet med MKBn antogs att ingen tung busstrafik skulle trafikera Pettersbergsvägen. Regionen vill påpeka att det inte är säkert att bostadsbyggnaderna utmed Pettersbergsvägen har erforderligt skydd mot buller från bussar. Kommunen bör således i det kommande planarbetet utreda för vilka ljudnivåer byggnaderna är dimensionerade för. Analysen bör inkludera såväl skillnader i maximal- som ekvivalent ljudnivå. Vid 30 km/h kan det skilja över 10 dBA-enheter på maximal ljudnivå

mellan ”lätt ” och ”tung” trafik. Det är väghållaren som är verksamhetsutövare enligt miljöbalken för bullret som fordonen på vägen orsakar och som även ansvarar för att utreda situationen. (miljöbalken 2 kap)

Kommentar

- 10.1 *Mobilitetstjänster – se svar 2.1. ovan.*
- 10.2 *Kommunen bedömer att skolgården och förskolegården har tillräckligt goda friytor per elev. Förskolegården har även direkt anslutning till intilliggande naturmark.*
- 10.3 *Tillräckliga ytor för buss på Pettersbergsvägen enligt RiGata-Buss. Busshållplats finns på Granhammarsvägen.*
- 10.4 *Rikvärden för buller klaras för alla bostäder inom planområdet enligt framtagen bullerutredning (vissa platser kräver åtgärd som då är reglerad i plankartan.*

Privatpersoner och övriga

11 Privatperson 1 inkom 29 november 2021

- 11.1 Det är helt sanslöst hur trafiksituationen är löst för detta område. Det kan ju inte ha funnits någon planering alls över huvud taget på hur trafiken bäst kunnat planerats här i området. Om man hade dragit upp en väg vid någon av de nu byggda cirkulationsplatserna på Granhammarsvägen till handelsplatsen så hade området sluppit all denna trafik. Det är helt sjukt att man tillåter denna trafik i ett bostadsområde.
- 11.2 Förutom att vi till och från håller på att bli överkörda när vi ska gå över övergångsstället (nära Lidl) så är det inte trevligt att sitta på balkongen. Det är ett dundrande ljud hela tiden både med tunga lastbilar och personbilar. På em brukar det vara långa köer här på vägen. Då vi har främmande från stan (innerstaden Stockholm) och vi kikar ut på balkongen så tror de inte sina ögon, det är värre ljud och trafik här än inne i stan.
- 11.3 På vissa platser i kommunen kan ni se till att det blir förbjudet för tung trafik, gupp i väg, trafikljus m.m. I detta område verkar allt tillåtet. Vet att det är extremt många här i området som har påpekat detta men inget händer. Alltså ni kan inte fortsätta att bygga enligt planerna utan att göra något åt trafiksituationen. Jag önskar svar på hur ni tänker göra med befintlig situation och hur det är tänkt framöver.

Kommentar

- 11.1 *Den trafikföring som bebyggelseförslaget föreslår innebär att den nya Femstenavägen blir huvudsaklig infartsväg för besökare till handelsområdet varpå Petterbergsvägen beräknad få reducerade trafikrörelser från besökare till handelsområdet. Tung trafik och godstrafik leds in via väg från rondellen på Granhammarsvägen till planområdets norra del. Pettersbergsvägen ska vara stadsgata utan tungtrafik med undantag för den allmännyttiga framtida busslinjen som planeras med busshållplatser i närheten av planerad skola och förskola.*
- 11.2 *Hur höga ljudnivåer som är acceptabla i och utanför en bostad regleras i Trafikbullerförordningen (SFS 2015:216). Då aktuell fastighet inte ligger inom planområdet har ljudnivåer för denna inte studerats i bullerutredningen, med undantag från riktvärden för frifältsvärden vid fasad. Bullerutredningen visar att riktvärdena ser ut att uppfyllas vid er fastighet även för prognosår 2040. Vid upplevda störningar i dagsläget kan miljöförvaltningen som är tillsynsmyndighet kontaktas.*
- 11.3 *Se 13.1.*

12 Privatperson 2 inkom 3 december 2021

- 12.1 Jag har plöjt igenom infon rätt bra om nya området, det finns en sak som jag inte finner på papper eller som skiss i förslaget: Den nya vägen upp till handelsområdet från nya rondellen söder om motorvägsbron saknar en viktig del. Här är ni på väg att begå samma planeringsfel som ni gjorde vid Mätarvägen/Granhammarsvägen, ni har nyligen tagit ett beslut om 750.000:- för att bygga en gång/cykelramp över Mätarvägen. Precis detta saknas på nya "Norrboda bygg/bostadsremissen", det framgår INTE av pappersinfon om ni huvud taget har tänkt på de gående/cyklande folk ut efter Granhammarsvägen som skall passera den nya vägen upp till Handelsområdet. Här behöver ni bygga å fixa en: 1) gång/cykelramp altn. 2) en tunnel under vägen. Ta åt er och planera rätt redan nu och inte när allt är färdigbyggt å klart.

Kommentar

- 12.1 *En trafiksäker passage för gång-och cykeltrafikanter över den nya infartsgatan kommer att säkerställas men studeras närmare i samband med projektering av vägen.*

13 Privatperson 3 inkom 9 december 2021

- 13.1 Jag har inga synpunkter på föreslagna ändringar av detaljplan. Det jag dock önskar förmedla är att kommunen upprättar *ordentliga risk- och konsekvensanalyser* avseende buller, vibrationer vid eventuella sprängningsarbeten, generella hastighetsbegränsningar för byggtrafik samt genomfartstrafik.
- 13.2 Vidare anser jag att löpande samverkan med intressenter, såsom bostadsrättsföreningar, villasamfälligheter och hyresgästföreningen samt andra som önskar löpande information om byggnationerna. Det skall enligt min uppfattning ske planerat och löpande på initiativ från kommunen för kunna lämna värdefull information om byggnationens utveckling samt från de boende hastigt uppkomna problem eller krav och önskemål.
- 13.3 Jag anser vidare att all infrastruktur, såsom *nya tillfartsvägar skall vara färdiga innan arbetsfordon samt godstransporter tillåts börja i området* samt att kommunens gatukontor skall säkerställa att all tung trafik använder sig av dessa tillfarter under byggnationen. Pettersbergsvägen från Granhammarsvägen från *inte* användas för byggtrafik. Den är redan nu för högt trafikerad.

Historiskt har kommunen dessvärre inte lyckats när vi talar om ovan frågor. Byggnationen av Kungsängens handelsplats, Byggnationerna av bostadshus på Femstenvägen och Hjärtstensvägen (vid Pettersbergsvägen). Samt tunnelgenomfarten under E18 och "gruskrossen" är exempel där arbetet kunnat skötas på ett bättre sätt.

Med en förhoppning om att vi finner en gemensam lösning som är till gagn för alla inblandade parter.

Kommentar

- 13.1 *Störningar och risker i samband med detaljplanens genomförande kommer att hanteras i detaljplanens genomförandeskede.*
- 13.2 *Kommunen informerar och samråder med medborgarna löpande under planprocessen i enlighet med PBL. Kommunen avser att informera om områdets fortsatta genomförande och utveckling inom sina kanaler.*
- 13.3 *Kommunen noterar synpunkterna och tar dom vidare till projektering- och byggskedet där dessa frågor hanteras.*

14 Privatperson 4 inkom 21 december 2021

- 14.1 Jag tycker att det är bra med bostäder men att placera en F-9 skola där upp är ett riktigt dåligt förslag. Därför anser jag att förslagen måste avslås/omarbetas. Med fler bostäder kommer fler

bilar samt en planerad kollektivtrafik. Skolan kommer då att ytterligare försvåra trafiksituationer då föräldrar som ej är boende i områden kommer att styras in för att hämta och lämna sina barn.

- 14.2 Sen tycker jag inte att det är helt lämpligt att placera en skola med mellan- och högstadie barn i direkt anslutning till ett handelsområde. Istället bör det utredas om skolan istället kan placeras nere vid Kungsängens IP. Skulle både vara bra rent trafikmässigt men finns även flera vinster med att kunna nyttja befintliga idrottsanläggningar samt parkeringsytor.

Kommentar

- 14.1 *Fler boende i området ger ett större underlag till utökad kollektivtrafik. När Pettersbergsvägen öppnas för busstrafik kommer busshållplatser finnas i nära anslutning till skolan.*
- 14.2 *I planförslaget har stor vikt lagts för att tillgodose behovet av säkra skolvägar. Kommunen bedömer att placeringen av skolan innebär en tillräckligt god miljö med avseende på trafiksäkerhet.*

15 Privatperson 5 inkom 21 december 2021

- 15.1 Idag finns ett skogsparti mellan vägen som går upp till Handelsparken (Coop, Biltema) från Lidl rondellen och flerfamiljshusen på Hjärtstensvägen/Pettersbergsvägen. Det skogspartiet är av stor vikt att den består utifrån kommande framtida bebyggelse och eventuell utbyggnad affärsidkare. Mycket forskning finns framtaget där det belyses vikten av natur och skog kring våra bostäder, för människans hälsa och mående. Norrboda bostadsområde har exploaterats otroligt mycket de senaste åren, där då natur och skog fått avsättas för nya bostäder. Jag har själv följt utbyggnaden av Djurgårdsstaden på Östermalm, där man varit väldigt mån om att bevara samt bygga upp grönområden mellan flerfamiljshusen i området. Så, låt nu skogspartiet mellan Handelsplatsen och flerfamiljshusen på Hjärtstensvägen/ Pettersbergsvägen kvarstå såsom det är idag!

Kommentar

- 15.1 *Planförslaget innebär att naturmark i området bebyggs. Mellan Pettersbergsvägen och den nya Femstenavägen sparas ett större område med naturmark. I övrigt inom planområdet har ambitionen varit att gatustrukturer och byggnader anpassas så att så mycket som möjligt av värdefull vegetation sparas.*

Resultat av granskningen

Ändringar i planförslaget

Följande revideringar har gjorts i detaljplaneförslaget efter granskningen :

- Plankartan har kompletterats med bestämmelser skydd mot störningar och buller.
- Mindre revideringar och kompletteringar i bullerutredningen.
- Dagvattenutredningen har uppdaterats.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information efter reviderade utredningar.

Utöver ovan nämnda revideringar har mindre redaktionella ändringar tillkommit. Förvaltningen bedömer att de kompletteringar och revideringar som gjorts efter granskning är av så begränsad omfattning att en ny granskning av planförslaget inte behöver göras.

Underlagsmaterial

- Kopior av inkomna synpunkter under granskningen.
- Samrådsredogörelse, daterad 2021-10-08.
- Kopior av inkomna synpunkter under samrådet

Materialet går att beställa från kommunens enhet för Samhällsutvecklingsprojekt.

Upprättad 2022-05-13 av

Enheten för Samhällsutvecklingsprojekt

Jonas Uebel

Avdelningschef

Elisabeth Frostklinga

Projektledare Planarkitekt

Sofi Tillman

Projektledare mark- och exploatering



Enheten för bostäder och fysisk planering
Karolina Embring

Upplands-Bro kommun
Dnr: 16/0265
kommunstyrelsen@upplands-bro.se

Detaljplan för Kungsängens-Tibble omfattande fastigheterna 1:331 m.fl. (Norboda-Brunna handels- och verksamhetsområde) i Upplands-Bro kommun

Bakgrund

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för granskning. Detaljplanen syftar till att möjliggöra ca 470 bostäder, centrumverksamheter, förskola och en grundskola för cirka 500 elever med gymnastiksal för skolans ändamål. Länsstyrelsens yttrande utgår från innehållet i 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Länsstyrelsen har tagit del av synpunkter från Trafikverket under handläggningen av ärendet.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör riksintresse för kommunikation/E18, miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN), hälsa med hänsyn till buller samt säkerhet gällande risk för olycka med drivmedel. Kommunen behöver visa att planförslaget inte försvårar möjligheten att följa MKN för vatten. Kommunen behöver också anpassa bebyggelsen för att tillgodose en god ljudmiljö och säkerställa att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till risken för olyckor.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till buller och miljö kvalitetsnormer för vatten. Kommunen bör se över möjligheten att tillgodose utemiljöer med god ljudmiljö för trygghetsboendet och bostäderna kring torget. Vi informerar även om nya föreskrifter om kvalitetskrav för MKN som kommit i december 2021.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN)

Kommunen anger i planbeskrivningen att exploateringen inte är av den omfattningen eller karaktären att den kan förändra statusklassningen eller utgöra ett direkt hot mot Östra Mälaren som vattentäkt. Samtidigt konstaterar kommunen att belastningen på Mälaren från planområdet ökar till följd av planförslaget. Länsstyrelsens synpunkter från samrådsskedet kvarstår i den delen, nämligen att ett sådant resonemang är inte förenligt med icke-försämringskravet.

GRANSKNINGSYTTRANDE**Datum**
2022-02-11**Beteckning**
Fel! Hittar inte referenskälla.

Eftersom bly, kadmium, antracen och koppar redan ligger i den sämsta statusklassen skulle en ökning av deras koncentrationer medföra att försämringsförbudet inte kan efterlevas. Det gäller oavsett om den övergripande statusen för vattenförekomsten förändras eller ej. Kommunen behöver visa med beräkningar att planen inte leder till en mätbar ökning av koncentrationer i recipienten.

Dagvattenhantering ska så långt som möjligt säkerställas i planbestämmelser i plankartan.

Hälsa och säkerhet*Buller*

Länsstyrelsen vidhåller sin bedömning från samrådsskedet att bebyggelsen behöver anpassas för att klara en god ljudmiljö. Planlösningar behöver redovisas där ljuddämpad sida krävs och eventuella tekniska lösningar motiveras, beskrivas och regleras.

Enligt planbeskrivningen får fasader på flerbostadshusen som vetter mot Granhammarsvägen och vinkelrätt anslutande bostadshus med fasader mot E18 ekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA. För att klara riktvärdena enligt 4§ förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (trafikbullerförordningen) har kommunen infört en bestämmelse, m₃, som anger att byggnad ska utformas så att en bullerskyddad sida klaras. Bestämmelsen saknas dock för bostäderna med fasader mot E18. Länsstyrelsen anser att även dessa behöver regleras. Vidare anser Länsstyrelsen att det behöver framgå av bestämmelsen m₃ vilka ljudnivåer som avses. Där anpassning av planlösningar krävs för att klara riktvärdena enligt trafikbullerförordningen behöver lägenhetslösningar redovisas i planbeskrivningen.

Enligt planbeskrivningen får de tre översta våningarna i den norra byggnaden längs Granhammarsvägen ekvivalenta ljudnivåer över 65 dBA vid fasad och den ljuddämpade sidan nivåer över 55 dBA. Det innebär att riktvärden för ljuddämpad sida enligt trafikbullerförordningen 4§ inte tillgodoses. Kommunen föreslår tekniska lösningar, alternativt en skärm mellan byggnaderna. Det behöver framgå i bullerutredningen och i planbeskrivningen vad bullernivåerna blir med och utan skärm. Länsstyrelsen anser att tekniska lösningar endast ska användas i begränsad omfattning och först efter att kommunen har bearbetat bebyggelsens placering och utformning för att åstadkomma en acceptabel ljudmiljö. Eventuella tekniska åtgärder, och i vilken utsträckning de förekommer, behöver motiveras, beskrivas och regleras i plankartan.

Av bullerutredningen (Tyréns, 2020-11-19) framkommer att även de fem översta våningarna i byggnaden vid torget får ekvivalenta ljudnivåer vid fasad som överstiger 60 dBA och svårigheter att tillgodose en ljuddämpad sida. Kommunen behöver visa att riktvärdena kan klaras även här. Eventuella åtgärder, och i vilken utsträckning de förekommer, behöver motiveras, beskrivas och regleras i plankartan.

GRANSKNINGSYTTRANDE

Datum
2022-02-11

Beteckning
Fel! Hittar inte referenskälla.

I bullerutredningen redovisas verksamhetsbuller i separata beräkningar. Kommunen behöver göra en sammanvägd bedömning av bullerförhållandena för de bostäder som utsätts för både verksamhetsbuller och trafikbuller och säkerställa att en god ljudmiljö kan klaras där.

Plankartan reglerar en två meter hög skärm mot Pettersbergsvägen för att klara Naturvårdsverkets riktlinjer för maximal ljudnivå om 70 dBA för de delar av skolgården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Det behöver framgå i bullerutredningen och i planbeskrivningen vad bullernivåerna blir efter skärmens uppförande. Med detta behöver kommunen visa att riktlinjerna kan följas för skolgården.

Risk för olycka med drivmedel

Länsstyrelsen framförde i samrådsskedet att plankartans utformning behövde anpassas till de rekommendationer som riskutredningen angav för avstånd mellan den drivmedelsstation som medges på fastigheten Kungsängen-Tibble 1:477 och bostäder/personintensiva verksamheter, dvs. minst 50 meter. Den reviderade riskutredningen (Tyréns, 2020-10-21) anger att ett avstånd på minst 25 meter till bostäder är tillräckligt utifrån att detta avstånd anges i handböcker från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), bland annat *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer*. Handboken utgår från lagen (2019:2011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE) med tillhörande föreskrifter och allmänna råd från MSB. Avstånden i handboken syftar till att minska risken för olyckor och skador på liv, hälsa, miljö eller egendom, men innebär inte att riskerna elimineras. Att hänvisa till detta avstånd är därför inte tillräckligt för att säkerställa människors hälsa och säkerhet. Kommunen har därmed inte visat att planerad bebyggelse blir lämplig med hänsyn till risken för olycka med drivmedel.

Kommunen behöver göra en bedömning av om placeringen av den drivmedelsstation som medges i angränsande plan medför risker för planområdet, både utifrån Länsstyrelsens rekommendationer i rapporten (2001:01) [Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer](#) och med beaktande av de avstånd som gäller i MSB:s handbok. I bedömningen om lämplig markanvändning behöver det även vägas in att Länsstyrelsens rekommendationer om avstånd till kringliggande bebyggelse från bensinstationer är större vid försäljning av biogas än endast bensin. Om bedömningen av riskerna visar på behov av åtgärder utöver de avstånd som LBE-regelverket kräver, behöver kommunen reglera detta på plankartan. Detta för att säkerställa att föreslagen markanvändning blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

Länsstyrelsen noterar att planbestämmelse m₁ som gäller friskluftsintag endast gäller en av två byggnader som är lokaliserade närmast fastigheten Kungsängen Tibble 1:477. Eventuella åtgärder till följd av risker från en framtida drivmedelsstation behöver även omfatta byggnaden invid Granhammarsvägen. Detta särskilt då detaljplanen inkluderande fastigheten Kungsängen Tibble 1:477

GRANSKNINGSYTTRANDE

Datum
2022-02-11

Beteckning
Fel! Hittar inte referenskälla.

medger pumpar och påfyllningsanordning för drivmedel eller lager för biogas endast inom det område som är närmast Granhammarsvägen.

Rådgivande synpunkter**Buller**

Enligt bullerutredningen (Tyréns, 2020-11-19) överskrids riktvärdet för maximal ljudnivå dagtid på uteplats för ytorna runt det trygghetsboende som planeras intill torget. Även i anslutning till flerbostadshusen vid torget är det mycket begränsade ytor som klarar riktvärdet för maximal ljudnivå. Det framgår inte av planhandlingarna om kommunen planerar för uteplats för dessa bostäder. Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga uteplatser samt reglera detta i plankartan, eftersom en god ljudmiljö utomhus blir extra viktigt för personer med begränsad möjlighet att ta sig från hemmet.

Miljökvalitetsnormer för vatten (MKN)

Länsstyrelsen vill informera kommunen om att från och med den 22 december 2021 gäller nya föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster varför vissa uppgifter i planen kan vara inaktuella, se databasen [Vatteninformationssystem Sverige, VISS](#). En skillnad mot tidigare är att miljökvalitetsnormen nu kan skilja sig åt mellan olika kvalitetsfaktorer för samma vattenförekomst. Det möjliggör att de kvalitetsfaktorer som är svåra att förbättra till det ursprungliga målåret (2015) kan medges en tidsfrist eller få mindre stränga krav.

Medverkande i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef Tatjana Joksimović med planhandläggare Karolina Embring som föredragande. I den slutliga handläggningen har också jurist Susanne Martin och samordnare Lisa Palmér medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.