

Datum	Vår beteckning
2021-06-07	KS 15/0583

Samrådsredogörelse

Detaljplan för

Viby (Viby 19:3), nr 2001

Kungsängen

Upplands-Bro kommun

Innehållsförteckning

Bakgrund till detaljplanarbetet.....	2
Planens syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet har bedrivits.....	2
Inkomna synpunkter, lista.....	2
Inkomna synpunkter med kommentarer	4
Statliga myndigheter.....	4
Kommunala nämnder	13
Övriga remissinstanser	19
Fastighetsägare	23
Privatpersoner och övriga.....	24
Resultat av samrådet.....	29
Underlagsmaterial.....	36

Bilaga 1 (Länsstyrelsens synpunkter på detaljplaneförslaget)

Bakgrund till detaljplanearbetet

Kommunstyrelsen gav den 11 november 2015 § 140 Tillväxtschefen i uppdrag att ta fram förslag till detaljplan för fastigheten Viby 19:3. Planen handläggs genom utökat förfarande enligt PBL 2010:900.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att i centrala Brunna möjliggöra utvecklingen av en blandad stadsdel med cirka 850 bostäder i varierade former och storlekar. Bostäderna kombineras med en grundskola och förskola, samt med centrumfunktioner i form av bland annat en livsmedelsbutik. På så sätt kan den lokala service och mötesplats som tidigare fanns på platsen återskapas för Brunnaborna.

Planområdet återfinns centralt vid infarten till Brunna, i direkt anslutning till befintlig infrastruktur och kollektivtrafik. Här omvandlas den före detta handelsplatsen med tillhörande ytparkeringar genom att i föreslagen detaljplan medge utvecklingen av bostäder i en för platsen lämplig blandning av radhus, kedjehus och flerbostadshus. En central och samlande funktion i området utgörs av föreslagen grundskola för 600 elever med tillhörande idrottshall. Förslaget medger även en förskola för som mest åtta avdelningar. En större lokal för livsmedelsbutik lokaliserar till ett för området strategiskt läge, nära både skola, gång- och cykelstråk som kopplar samman planområdet med övriga Brunna, samt nära utfart till befintligt vägnät. I övriga centrala bostadskvarter möjliggörs lokaler för mindre centrumverksamheter och kontor i bottenvåningarna.

Området delas in i relativt jämnstora bostadskvarter, sammankopplade av gator i en struktur som ansluter till det omgivande gatunätet i strategiskt valda lägen. Genom områdets mitt löper ett öst-västligt gång- och cykelstråk som kopplar Viby till övriga Brunna och vidare mot Gröna dalen. Utmed stråket förläggs ett torg som den naturliga handels- och mötesplatsen. Direkt öster om torget ligger skolområdet som lätt nås från cykelstråket och som tillsammans med servicen runt torget utgör kärnan i stadsdelen. Runt denna centrala nod fördelas bebyggelsen i en något högre skala med flerbostadshus främst i söder och i mötet med omgivningen, medan områdets inre och norra del ger plats åt radhus i olika former. Radhusen är 2–3 våningar och flerbostadshusen generellt 4–5 våningar. Strukturen möjliggör att mycket av den befintliga naturen kan bevaras som värdefulla inslag i gårdsmiljöerna.

Hur samrådet har bedrivits

Kommunstyrelsen beslutade den 19 augusti 2020 § 36 att sända ut förslag till detaljplan för Viby (Viby 19:3 m.fl.), nr 2001, på samråd enligt reglerna för utökat förfarande.

Detaljplaneförslaget var under tiden 9 september – 14 oktober 2020 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/dpviby). Samrådet kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 9 september samt annonserades i Upplands-Bro bladet den 12 september och i Mitt i Upplands-Bro den 8 september.

Öppet hus hölls den 29 september klockan 16–19. Cirka 60 personer deltog.

Inkomna synpunkter, lista

Med anledning av förslaget till detaljplan har 64 synpunkter (yttranden) inkommit till kommunen. Av dessa har 49 yttranden skickats in av sammanlagt 38 enskilda avsändare. Det totala antalet unika privatpersoner är dock 47 eftersom flertalet yttranden har skrivits under av flera avsändare boende på samma adress. Av yttrandena inkom ett flertal i form av förtryckta brev som skickats in av flera personer/hushåll. Av yttrandena inkom 7 synpunkter (yttranden) efter samrådsperiodens slut. Sena synpunkter behandlas på samma sätt som de synpunkter som inkommit under remisstiden.

Skrivelserna är numrerade i följande ordning:

Statliga myndigheter

1	Länsstyrelsen i Stockholms län	inkom 2020-10-28
2	Trafikverket	inkom 2020-10-14
3	Trafikförvaltningen Region Stockholm	inkom 2020-10-14
4	Lantmäteriet	inkom 2020-10-14
5	Försvarsmakten	inkom 2020-10-09
6	Polisen	inkom 2020-10-06
7	Brandkåren Attunda	inkom 2020-11-02

Kommunala nämnder

8	Tekniska nämnden	inkom 2021-12-07
9	Bygg- och miljönämnden	inkom 2020-09-30
10	Kultur- och fritidsnämnden	inkom 2020-09-25
11	Utbildningsnämnden	inkom 2020-10-20
12	Gymnasie- och arbetslivsnämnden	inkom 2020-10-22

Övriga remissinstanser

13	EON 2020-10-13	inkom 2020-09-17 och ytterligare
14	Naturskyddsföreningen Upplands-Bro	inkom 2020-10-13
15	Kungsängens Villaägarna	inkom 2020-10-14
16	Svenska kraftnät	inkom 2020-10-12
17	Företagarna Upplands-Bro	inkom 2020-10-15
18	Käppalaförbundet	inkom 2020-10-08
19	Skanova	inkom 2020-10-02
20	IP-Only	inkom 2020-09-23
21	Vattenfall	inkom 2020-10-02
22	Norrvatten	inkom 2020-10-15

Fastighetsägare

23	Castellum (Tibble 1:647)	inkom 2020-10-02
24	Svenska väg AB genom Anders Elofsson (Viby 19:38 och 19:39)	inkom 2020-10-14
25	Svenska väg Maskin AB genom Lars Elofsson (19:67)	inkom 2020-10-14

Privatpersoner och övriga

26	Gemensamt brev från Privatperson 1-19	inkom alla under utsatt samrådstid
27	Förtryckt brev från Privatperson 11, 14, 15, 16, 17, 18, 22	inkom under utsatt samrådstid
28	Gemensamt brev från Privatperson 24, 25 och 26	inkom under utsatt samrådstid
29	Privatperson 9 och 10	inkom 2021-10-14
30	Privatperson 27 och 28	inkom 2020-10-11

31	Gemensamt brev från Privatperson 13 och 29 inkom båda under utsatt samrådstid	
32	Privatperson 30	inkom 2020-09-09
33	Privatperson 31	inkom 2020-10-09
34	Privatperson 32	inkom 2020-09-24
35	Privatperson 33	inkom 2020-09-24
36	Privatperson 34	inkom 2020-10-02
37	Privatperson 35	inkom 2021-10-11
38	Privatperson 36 och 37	inkom 2020-10-11
39	Privatperson 38	inkom 2020-10-15
40	Privatperson 24	inkom 2020-09-24
41	Privatperson 39	inkom 2020-10-04
42	Privatperson 40 och 41	inkom 2020-10-14
43	Privatperson 42 och 43	inkom 2020-10-13
44	Privatperson 44	inkom 2020-10-13
45	Privatperson 45 och 46	inkom 2020-10-13
46	Privatperson 22	inkom 2020-10-14
47	Privatperson 47	inkom 2020-10-13

Inkomna synpunkter med kommentarer

I det följande kommenteras synpunkter på förslag till detaljplan för Viby (Viby 19:3). Synpunkter som inte innebär särskilda överväganden med avseende på planens utformning eller innehåll, kommenteras inte i sak. Synpunkterna redovisas utan inbördes rangordning. Länsstyrelsens och Trafikverkets yttranden redovisas i sin helhet, övriga har sammanfattats. För den fullständiga lydelsen av respektive synpunkt hänvisas till de ursprungliga synpunkterna som kan erhållas från kommunen. I omedelbar anslutning till inkomna synpunkter redovisas Planavdelningens kommentarer.

Statliga myndigheter

1 Länsstyrelsen i Stockholms län inkom 2020-10-28

- 1.1 Eftersom planförslaget avviker något från RUFSS, så är det viktigt att kommunen sätter planförslaget i ett större systemperspektiv för att se vilka konsekvenserna eventuellt blir på de mellankommunala intressena som berörs i planerna ovan. Det behöver bland annat framgå hur planförslaget eventuellt påverkar behoven i kollektivtrafiken och det statliga vägnätet med fokus på förmiddagsrusningen, eftersom trafikutredningen nu fokuserar på trafikalstringen totalt sett under ett helt dygn.
- 1.2 Vi anser i nuläget att det är relevant att betrakta kapacitetsbrist och trängselproblematik på det statliga vägnätet som en mellankommunal angelägenhet. Inför nästa skede behöver kommunen därför tydligare visa att planförslaget inte skapar nya behov av infrastrukturåtgärder vars finansiering inte är säkerställd.
- 1.3 Tidigare kemtvätt med misstänkt användning av klorerade lösningsmedel fanns strax norr om fastigheten. I avgränsningssamrådet påpekades att undersökning behövde utföras för att bedöma eventuell förekomst och eventuella risker med förorening från dessa objekt. Syftet med den utförda markprovtagningen är att påvisa föroreningshalter

som kan begränsa en framtida masshantering. Provtagning av klorerade lösningsmedel har endast utförts i två grundvattenrör, vid ett tillfälle. Länsstyrelsen bedömer att denna provtagning inte är tillräckligt för att bedöma förekomst av klorerade lösningsmedel inom planområdet och för att kunna bedöma eventuella hälsorisker vid planerad förändrad markanvändning. Länsstyrelsen kan utifrån nuvarande underlag därför inte bedöma om marken är lämplig för sitt planerade ändamål eller vilka åtgärder som eventuellt krävs för att den ska bli det.

- 1.4 Riskutredning tar höjd för framtida förändringar i transportmönstret av farligt gods på Granhammarsvägen och Energivägen, men verkar inte skett för Effektvägen, där den största mängden transporter sker idag. Vi anser att kommunen behöver se över detta, lämpligen i samråd med de verksamhetsutövare i området som ger upphov till flest antal transporter av farligt gods.
- 1.5 På Effektvägen har gaser bedömts utgöra ca 70 procent av transporterna. De åtgärder som föreslås i bebyggelsens fasader mot Effektvägen är enligt vår uppfattning framför allt anpassade för att skydda mot olyckor med brandfarliga vätskor. LST efterfrågar därför ett förtydligande resonemang kring hur skyddsåtgärderna mot Effektvägen fungerar mot olyckor med brandfarliga gaser.
- 1.6 Länsstyrelsen kan inte se att riskutredningen behandlar lämpligheten med förskoleverksamhet i bebyggelse mot Effektvägen. Kommunen bör överväga möjligheterna att flytta förskoleverksamheten till en mindre utsatt del av planområdet eller annars se över om ytterligare krav på skyddsåtgärder behöver genomföras och säkerställas i planhandlingarna.
- 1.7 I Skyfallsutredningen (Tyréns 2020-05-27) nämns olika alternativ för norra delen av planområdet. Antingen kan ett fördröjningsmagasin på 370 m³ skapas, eller kan planområdet höjdsättas, så att vattnet leds söderut mot gång- och cykelvägarna. I skyfallsutredningen framgår att det kan bli svårt utrymmesmässigt att anordna tillräckligt stor fördröjning i den norra delen. Om gång- och cykelvägen längs planområdets östra del ska fungera som fördröjningsmagasin måste den höjdsättas för detta ändamål. Funktionen bör beskrivas i planbeskrivningen, för att säkerställa att vägen utformas för dubbla ändamål.
- 1.8 Trafikutredningen bör fördjupas för att tillmötesgå Trafikverkets synpunkter. Det bör tydligt framgå om detaljplanen förutsätter investeringar i transportsystemet (väg och kollektivtrafik) samt i vilken mån dessa bedöms vara genomförbara och finansierade.
- 1.9 Kommunen beskriver att ca 850 bostäder tillskapas i olika upplåtelseformer, varierande bostadstyper och storlekar. Länsstyrelsen anser att kommunen även bör redogöra för hur planförslaget förhåller sig till stadens övergripande mål gällande bostadsförsörjning och andra strategiska bostadsmål.
- 1.10 Länsstyrelsen anser att kommunen vid planeringen av dessa området bör föra en dialog med barn och unga för att säkerställa att olika gruppers behov och önskemål tas till vara. Exempelvis kan önskemål och behov skilja sig åt mellan flickor och pojkar samt mellan barn och unga.
- 1.11 På förskolan skapas en fritya på 30 kvm per barn och för grundskolan 17 kvm per barn. Enligt Boverket och Movium (2015) bör friytan för förskoleelever vara 40 kvm per barn och för skolelever 30 kvm. Planförslaget understiger dessa rekommendationer. Kommunen bör eftersträva att följa rekommendationerna nu när en helt ny stadsstruktur planeras. Om detta inte är möjlig bör kommunen förtydliga hur

skolgården ändå kan utformas för att säkerställa barnens behov. Främst för grundskolan där barn i olika åldrar ska samsas om ytorna.

- 1.12 I skyfallsutredningen står att det redan idag kan uppstå framkomlighetsproblem på Granhammarsvägen som vid skyfall drabbas av översvämning. Kommunen bör därför se över möjligheterna att åtgärda detta i samband med detaljplanens genomförande. Vi rekommenderar kommunen att rådgöra med Brandkåren Attunda, för att stämma av vilka förhållanden de behöver för komma fram med utryckningsfordon.
- 1.13 Bestämmelsen n2 anger att befintlig vegetation och markens naturliga karaktär ska i huvudsak bevaras så långt som möjligt. Med en sådan formulering sätts ingen tydlig gräns för hur marken får användas och den blir därmed även svår att följa upp. Länsstyrelsen anser att bestämmelsen inte uppfyller tydlighetskravet enligt 4 kap. 32 § PBL.
- 1.14 Planbestämmelsen f4 innebär att vid uppförande av kedjehus ska sammanbyggnad fungera bullerdämpande. En byggnad kan fungera bullerdämpande på flera olika sätt, vilket innebär att det är otydligt om enskilda åtgärder ska vidtas, att byggnaden måste vara utformad på ett visst sätt eller om byggnaden måste byggas innan andra byggnader uppförs. Om bestämmelsen inte är nödvändig för att riktvärdena för buller ska uppfyllas bör bestämmelsen tas bort. Om bullerskydd behöver regleras bör bestämmelsen formuleras så att den går att följa upp vid framtida prövningar.
- 1.15 Bestämmelsen ”startbesked inte får ges förrän markens lämplighet för bebyggelse avseende markföroreningar har säkerställts” uppfyller inte heller tydlighetskravet enligt 4 kap. 32 § PBL. Det är i planprocessen som lämplighetsbedömningen görs utifrån 2 kap. PBL, vilket innebär att frågan om marken är lämplig utifrån risker kopplade markföroreningar ska ha prövats i planprocessen. Kommunen kan dock villkora planerade åtgärder som har bedömts vara nödvändiga för att marken ska bli lämplig, exempelvis sanering

Kommentar

- 1.1 *Planområdet är i RUFSS utpekade som ett sekundärt bebyggelseområde där kompletterande bebyggelse och verksamheter föreslås inom eller i direkt anslutning till befintlig bebyggelse. Planförslaget stämmer överens med förhållningssättet och redovisas på samma sätt i förslag till den fördjupade översiktsplan för Kungsängen som efter samråd för denna plan varit på samråd. Inför granskning har kommunen låtit ta fram en större och översiktlig trafikmodell. Detta för att bättre kunna studera det aktuella planförslaget ihop med andra projekt och kunna analysera och bedöma de sammanvägda konsekvenserna för trafiksystemet, såväl för det lokala vägnätet som för E18. En ny trafikutredning har tagits fram utifrån denna kunskap. Samtidigt har en tätare dialog med Trafikförvaltningen initierats kring framtida utveckling av kollektivtrafiken. Analysen visar att närhet till hållplats och turtäthet gör att området har god försörjning också på sikt. Kapacitetsmässigt kan dock större eller fler bussar behöva trafikera linjen för att möta behovet av en växande befolkning.*
- 1.2 *Se 1.1*
- 1.3 *Den tidigare kemtvätten låg inom fastigheten. Synpunkten har hörtsammats och till granskning har flera provtagningar gjorts för att bättre avgränsa den kända föroreningen och bekräfta planens lämplighet. Utredningen och planbeskrivningen har uppdaterats.*
- 1.4 *Synpunkten har hörtsammats och riskutredningen har uppdaterats.*
- 1.5 *Synpunkten har hörtsammats och riskutredningen har uppdaterats.*
- 1.6 *Synpunkten har hörtsammats och förskoleverksamheten har fått ett nytt och skyddat läge där särskilda skyddsåtgärder inte behövs.*

- 1.7 *Till granskning har höjdsättningen av allmän plats studerats vidare och hanteringen av skyfall har förtydligats i planbeskrivningen.*
- 1.8 *Synpunkt noteras. Trafikverkets yttrande bemöts under rubrik 2.*
- 1.9 *Kommunens bostadsförsörjningsprogram redovisar ett behov om 400 färdigställda bostäder om året. Av dessa ska cirka hälften finnas i Kungsängen där Brunna och planområdet ingår. Planförslagets föreslagna 850 bostäder i blandade former och storlekar kommer att etappvis under cirka 10 års tid. I relation till andra nu pågående planer i Kungsängen och Brunna bedöms takt och tillskott stå helt i paritet med kommunen behov och ambition.*
- 1.10 *Synpunkten noteras. Sett till rådande omständigheter och begränsningar till följs av covid-19 kommer ingen ytterligare dialog kunna hållas med barn. Nämnade frågor kring flickor och pojkars, barn och ungdomars varierande behov har beaktats gällande bland annat skolgård och genomsyrar Kvalitetsprogrammet. Planbeskrivning har kompletterats ytterligare kring hur dessa frågor varit en viktig utgångspunkt under planarbetet.*
- 1.11 *Förskolegård och skolgård har utformats utifrån de normer för friyta som kommunen anser lämpliga för kommunens utveckling. Till granskning har planförslaget förtydligats med hur gårdsmiljöerna utformas och delas in för att med gällande ytor säkerställa barnens behov.*
- 1.12 *Dialog med brandförsvaret har initierats gällande aktuell fråga om skyfall.*
- 1.13 *Bestämmelse n2 har justerats till: Befintlig vegetation och markens naturliga karaktär ska bevaras på minst 20% av den sammanlagda ytan.*
- 1.14 *För att tydliggöra syftet att säkra en bullerdämpad sida har bestämmelsen f4 justerats till att endast reglera att bebyggelse: Endast radhus eller kedjehus, men kompletteras med bestämmelse om skydd mot störning m: bebyggelsen ska placeras och utformas så att en bullerdämpad sida skapas.*
- 1.15 *Bestämmelse avseende sanering av markföroreningar och villkor för startbesked har förtydligats till: Startbesked får ges först när marken sanerats och uppnår riktvärden för känslig markanvändning.*

2 Trafikverket inkom 2020-10-14

- 2.1 *Trafikverket yttrar sig i egenskap som ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverket är väghållare för E18 som utgör riksintresse för kommunikation.*
- 2.2 *Exploateringen finns inte med i gällande Översiktsplan från 2010 och området är redovisat som sekundärt bebyggelse enligt regional plan 2050 (RUF 2050). Den finns med men är inte specificerad i omfattning i samrådshandling "Fördjupad översiktsplan för Kungsängen".*
- 2.3 *Volymen på 850 bostäder är en stor del av kommunens bostadsåtagande till 2050 enligt RUF 2050. E18 från Brunna in mot centrumregionen är redan idag utsatt för trängsel och köer och analyser från Trafikverket visar att vägkapaciteten för delen Hjulsta-Kungsängen kommer vara i princip fullt nyttjad i högttrafik år 2040. Det är därför av yttersta vikt att större delen av tillkommande exploateringar sker i bästa kollektivtrafiklägen enligt intentionerna i RUF 2050. Utvecklingen av en stor mängd bostäder i sekundärt bebyggelse, dvs ej centrumnära lägen riskerar att påverka E18s funktion på ett negativt sätt, med bland annat ökad trängsel och framkomlighetsproblem för de som färdas på E18. Detta riskerar att påverka även mellankommunala intressen.*
- 2.4 *Kommunen behöver i översiktsplanen, fördjupade översiktsplaner och kommande planer ta hänsyn till mellankommunala och regionala förhållanden och redovisa tänkt exploaterings*

konsekvenser för dessa. Det är idag inte möjligt att utläsa av översiktsplan eller detaljplan hur exploateringen påverka mellankommunala intressen eller riksintresse för kommunikation.

- 2.5 Som Trafikverket påpekat i yttranden för detaljplan för Rankhus och fördjupade översiktsplaner för Kungsängen och Bro anser Trafikverket att kommunen behöver ta fram en systemanalys för trafik, för kommunens samlade tänkta exploateringar. Kommunen behöver visa hur tänkt exploatering samlat påverkar trafiksystemet, inklusive E18.
- 2.6 Kommunen behöver efter gjord systemanalys för trafik, se vilka åtgärder för kollektivtrafik, p-tal, gång/cykelbanor mm som krävs för att klara trafiksituationen i kommunen och vilka berörda detaljplaner i sekundärt bebyggelseområde som kan genomföras och redovisa det i översiktsplanering.
- 2.7 Påverkan på E18 och E18s ramperna är inte analyserat, vilket behöver göras i den så kallade systemanalysen. Merparten biltrafik alstrad från bostäder skulle köra via E18 och det saknas i handlingarna en uppskattning av hur mycket ytterligare trafik som skulle köra söder/norrut på E18. Exploateringens påverkan på riksintresse E18 har inte redovisats och det går inte utesluta att riksintresset påverkas negativt av detaljplanen.
- 2.8 I trafikutredning nämns att det är lägre trafikbelastning än för dagens antagna detaljplan. Men handel och bostäder alstrar trafik på olika tider över dygnet. Alstringen under förmiddagsrusningen blir högre med bostäder än med handel, vilket sannolikt påverkar E18 som redan idag har framkomlighetsproblem vid Trafikplats Brunna.
- 2.9 Genom detaljplan avviker kommunen avviker från sin strategi från översiktsplan om att utveckla kommunen ”inifrån och ut”. Genom att bygga radhus, villor och flerfamiljshus med angivet parkeringstal ökar bilberoendet och trängseln i trafiksystemet. Planförslaget redovisar idag höga parkeringstal, vilket ger ett ökat bilberoende. Det finns inga juridiska krav på att följa parkeringsnormen men kommunen bör eftersträva flexibla parkeringstal för exploatering inom detaljplanen.
- 2.10 Restid med cykel till Kungsängen station är mellan 15–20 minuter, vilket är konkurrenskraftigt i jämförelse med kollektivtrafik och delvis även med bil. Detta bör främjas ytterligare och till exempel bör det långsgående cykelstråket öster om planområdet breddas ytterligare.
- 2.11 Många barn kommer också använda stråket för att ta sig till skolan och från busshållplatsen. I området planeras främst för gångbanor och cykeltrafik sker främst i blandtrafik. Kombinerade gång- och cykelbanor bör eftersträvas på ytterligare några gator, främst gator i anslutning till skolan. Områdets koppling till det regionala cykelnätet är relativt dålig. Möjligheterna att ta sig på det regionala cykelstråket söderut mot Järfälla är dåliga och kräver en lång omväg.
- 2.12 Avlämning för skolan sker i direkt anslutning till skolan och ser ut att kunna skapa en hel del onödiga trafikrörelser inne i området. Avlämning en bit ifrån skolan bör övervägas där trafiken inte leds in i området.
- 2.13 Områdets kollektivtrafikförsörjning behöver stärkas samtidigt som utbudet av parkering bör vara mer flexibelt (samt lägre) för att undvika ett långsiktigt bilberoende i området.
- 2.14 Planförslaget föreslår inte ny turtäthet eller nya hållplatser för att passa planförslaget, och behöver hantera hur kollektivtrafiken ska förbättras. Snabblinjer till stationen eller expressbussar mot regioncentrum skulle kunna vara en lösning som behöver diskuteras med trafikförvaltningen.
- 2.15 I planförslaget föreslås höga byggnader upp till 63 m över markplan. Området omfattas av hindersbegränsade ytor för Arlanda flygplats (så kallade MSA ytor). Arlanda flygplats är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar och i riksintresset flygplats ingår

influensområden vad gäller höjdstrektioner. Det innebär att byggnader och anläggningar inte får genomtränga angivna hinderytor. Troligen är detta inte något problem i detta fall men en flyghinderanalys bör ändå beställas hos LFV innan granskningsskedet och frågan behandlas i planbeskrivningen.

- 2.16 Swedavia/Arlanda flygplats och LFV är inte med på sändlistan. Dessa bör ges tillfälle att yttra sig. Trafikverket önskar informera om att den högsta höjden för objekt även omfattar tillfälliga hinder såsom byggkranar.
- 2.17 Bullerutredningen redovisar ingångsvärden från E18, men E18 redovisas inte som bullerkälla i bullerberäkningar/kartor, och är därmed otillräcklig för att Trafikverket ska kunna bedöma påverkan på riksintresset. Kommunen behöver motivera varför inte E18 har utretts i samband med planen. Dessutom är det strängare riktvärden på nybyggd skola än bostäder, vilket ytterligare styrker behov av motivering.

Kommentar

- 2.1 *Synpunkt noteras*
- 2.2 *Synpunkt noteras. I aktualitetsprövningen av översiktsplanen (2018) anges att tätorterna kan utvecklas och att detta föreslås hanteras i kommande arbete med fördjupade översiktsplaner för Kungsängen och Bro. I den fördjupade översiktsplanen omnämns den aktuella planens syfte likt övriga liknande projekt.*
- 2.3 *Synpunkt noteras. Se kommentar 2.5.*
- 2.4 *Noteras. Utvecklingens mellankommunala konsekvenser kommer tydligare belysas i det pågående arbetet med FÖP Kungsängen.*
- 2.5 *Efter samrådet har kommunen låtit ta fram en större och mer övergripande trafikmodell. Detta för att på ett tydligare sätt kunna studera det aktuella planförslaget ihop med andra projekt och planer, analysera och bedöma de sammanvägda konsekvenserna för trafiksystemet, såväl för det lokala vägnätet som för E18. Utifrån denna kunskap har en ny trafikutredning tagits fram.*

Trafikutredningen visar att trafiken i närområdet huvudsakligen bedöms fungera bra. Vissa problem kan uppstå för trafiken från Mätarvägen att ta sig ut på Granhammarsvägen samt att trafik på Granhammarsvägen kan få problem att svänga vänster till Mätarvägen under vissa tider på dygnet.

Gällande E18 har trafiken på motorvägen ökat kraftigt de senaste åren. I modellen har en lägre ökning, 1 % per år, antagits. De planerade exploateringarna medför en ökning av E18s trafik, även om den generella trafikhöjningen hålls nere. Utan kapacitetshöjande åtgärder på E18 är det naturligt att kapacitetsproblem kan uppstå. Om den generella ökningen av trafik på E18 fortsätter uppstår kapacitetsproblem oavsett om detaljplanen genomförs.

Kapacitetsberäkning för östgående påfarten i Kungsängens trafikplats visar att den redan idag ligger mycket nära kapacitetstaket. Detaljplanens påverkan på östergående trafik bedöms vara marginell.

- 2.6 *Utifrån genomförd trafikmodellering och de resultat som redovisas i den uppdaterade trafikutredningen kan planförslagets lämplighet bekräftas. Se kommentar 2.5 ovan.*
- 2.7 *Den uppdaterade trafikutredningen omfattar nämnda ramper och påverkan på E18.*
- 2.8 *Synpunkten har beaktats i den uppdaterade trafikutredningen.*
- 2.9 *Synpunkten har beaktats. Till antagandet ska planen visa att kommunens nu gällande p-tal kan efterföljas. Planen är dock flexibel och anpassad för kommande förändringar i resande och beteenden. En mobilitetsutredning har tagits fram och belyser innovativa lösningar på ex samnyttjande och ökat kollektivresande.*

- 2.10 *Cykelstråket håller samma bredd som idag och dess förlängning mot norr. Denna är dessutom anpassad efter bredden på tunneln under Effektivvägen. Omläggningen i söder kräver ingrepp i terrängen, vilket gör att dagens bredd om 3 meter anses tillräcklig.*
- 2.11 *Planförslaget har utformats för att tillskapa säkra skolvägar. Fotgängare och cyklister angör skolan och förskolan via det väl utvecklade nätet med trottoarer eller cykling i blandtrafik på de mindre lokalgatorna. Hastighetssäkrade passager och nya övergångsställen föreslås för att öka trafiksäkerheten. Synpunkt om brister i cykelnätets koppling mot Järfälla noteras, men är inte en fråga för denna detaljplan. För information om regionala kopplingar i cykelnätet hänvisas till kommunens cykelstrategi 2020-2025 som finns att tillgå på kommunens hemsida.*
- 2.12 *Platser för avlämning har fördelats utmed flera gator, både direkt intill skolbyggnaderna och bortom skolgården. Eleverna antas dessutom till stor del bo i närområdet och därför komma till fots eller med cykel, alternativt gående från den närliggande busshållplatsen. Nya angöringsfickor utmed Granhammarsvägen tillåts inte.*
- 2.13 *Sett till avstånd till busshållplats ligger alla områdets bostäder och funktioner väl inom mått för god försörjning enligt Trafikförvaltningens riktlinjer för planering av kollektivtrafiken. Dagens turtäthet om 15-minuterstrafik i normaltrafik anses också hålla hög standard. Däremot kommer kapaciteten i antal platser behöva ökas med antalet resenärer. Detta diskuteras med Trafikförvaltningen. Gällande p-tal se punkt 2.9.*
- 2.14 *Se ovan*
- 2.15 *En flyghinderanalys har genomförts med LFV, bebyggelsen föranleder inga hinder. Planbeskrivningen uppdateras kring detta.*
- 2.16 *Både LFV och Swedavia har kontaktats och getts tillfälle att yttra sig.*
- 2.17 *E18 finns med som bullerkälla i utredningen, vilket framgår i tabell 5. Dominerande bidrag sker dock inte från E18 som ligger 350 m från den södra delen av planområdet, utan från de lokala gatorna.*

3 Trafikförvaltningen Region Stockholm inkom 2020-10-14

- 3.1 Trafikförvaltningen ser positivt på förslaget att bygga både bostäder, skola, centrum och idrottshall. Förslaget ligger i ett av RUFSS utpekade sekundärt bebyggelseområde som av RUFSS anses ha en potential att kompletteras och utvecklas, men RUFSS 2050 poängterar att ny bebyggelse i första hand bör lokaliseras till lägen med högre regional tillgänglighet. Planförslaget bör kompletteras kring denna relation då ny bebyggelse kan belasta andra system negativt både ekonomiskt och kapacitetsmässigt.
- 3.2 Planförslaget följer kommunens strategi att förtäta befintliga tätorter, men kopplingen till den fördjupade översiktsplanen för Kungsängen som nyligen varit ute på samråd behöver beskrivas. Planförslaget kan dessutom innebära ett ökat tryck på infartsparkeringen vid Kungsängen, vilket i sin förlängning kan medföra en konflikt för kollektivtrafikens behov av ytor för utveckling av bussterminalen vid Kungsängen. Detta bör analyseras i planförslagets trafikutredning.
- 3.3 För trafikförvaltningen kan en bristande helhetsbild för bebyggelseutvecklingen och systemsyn innebära risker som för kan leda till ineffektiv och kostsam kollektivtrafikplanering. Planförslaget skulle därför vinna på att invänta att de fördjupade översiktsplanerna för Bro och Kungsängen blir antagna så att planförslaget och andra pågående detaljplaner sätts i ett större sammanhang.

- 3.4 Eftersom planförslaget ligger inom befintlig bebyggelse samt utmed en gata med god kollektivtrafik ser trafikförvaltningen försiktigt positivt på planförslaget om det kompletteras med strategier som gynnar hållbart resande.
- 3.5 För att säkerställa en god kollektivtrafikförsörjning vill Trafikförvaltningen att den planering som berör buss och dess infrastruktur utgår från riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss).
- 3.6 Utvecklingen norr om E18 och angränsande planer kan leda till ett behov av att se över linjestreckningar för buss både på längre sikt. Detta bör dock göras inom ramen för arbetet med de fördjupade översiktsplanerna för Bro och Kungsängen.
- 3.7 Planförslaget medger ett ökat bilinnehav vilket inte gynnar utvecklingen av kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen anser att planförslaget bör beskriva kollektivtrafikens roll mer ingående.
- 3.8 Bullerproblematik och eventuella framtida placeringar av busshållplatser bör redovisas i planbeskrivningen. Text nedan bör användas i planbeskrivningen: ”För busstrafik är det ofta lågfrekvent buller som orsakar störning till närliggande bostäder. Risken för bullerstörning är störst vid hållplatser, särskilt i uppförslbacke, där bussar accelererar vid start från hållplats. Dessutom har bussar som trafikerar en hållplats, där mer än en linje går, externa högtalarutrop som kan innebära störning till omgivningen. Busshållplatserna har även s.k. pratörer med talad information om kommande bussavgångar.”
- 3.9 Trafikförvaltningen ser positivt på underlaget kopplat till relationen mellan kollektivtrafik, tillgänglighet och barn.
- 3.10 Trafikförvaltningen anser det viktigt med både en säker och trygg gångtunnel samt övergångsställe i plan vid Granhammarsvägen, som pekats ut som en åtgärd i handlingarna. Övergångsställe i plan är dessutom viktigt för äldre och personer med funktionsnedsättning, som kan uppleva höjdskillnaderna (in/utfart från gångtunneln) som hinder.
- 3.11 Det är viktigt att de åtgärder som lyfts fram i barnkonsekvensanalysen beskrivs i detaljplanen och realiserats vid exploateringen. Det är positivt ur folkhälsa- och barnperspektivet att planförslaget innehåller många åtgärder för cykel. Samtidigt planeras cykeltrafiken att ske i blandtrafik, vilket kan upplevas som otryggt/osäkert främst av kvinnor och barn. En risk kan bli att cykel som alternativt transportmedel undviks eller väljs bort. Planförslaget bör kompletteras med tydliga cykelvägar till/från skola och förskola för att främja folkhälsa och säkerställa trygga och säkra skolvägar för barn.

Kommentar

- 3.1 *Kopplingen till RUFSS har förtydligats.*
- 3.2 *När planförslaget skickades på samråd fanns ännu inget formellt förslag till FÖP för Kungsängen framtaget. Denna har sedan dess varit på samråd. Till granskningen av detta planförslag har denna relation förtydligats. Behov av utökade infartsparkeringar eller nya behov kring bussterminalen i Kungsängen belyses i FÖP men utreds inte i trafikutredning för denna specifika detaljplan.*
- 3.3 *Kommunen bedömer att samordningen är tillräcklig och att det inte är nödvändigt att invänta antagande av FÖP:en.*
- 3.4 *Synpunkt noteras. Planförslaget är utformat för att uppnå kommunens norm för parkeringar. Till granskning har en mobilitetsutredning tagits fram, för att belysa planens möjlighet till*

flexibla lösningar som i framtiden kan minska bilinnehavet, frigöra ytor och uppmuntra till mer hållbart resande.

- 3.5 *Synpunkt noteras. RiBuss kommer att efterföljas.*
- 3.6 *Synpunkt notera. Kommunen bevakar frågan och en dialog kring planförslaget har upprättats med trafikförvaltningen.*
- 3.7 *Synpunkt hörsammas. Kollektivtrafikens roll beskrivs mer ingående i planbeskrivningen.*
- 3.8 *Noteras. Kommunens bedömning är att dagens hållplatslägen har en logisk placering, med god räckvidd för hela området. I dagsläget föreslås ingen flytt och avståndet bedöms lämpligt även sett till föreslagen bullerproblematik. Planbeskrivningen har förtydligats.*
- 3.9 *Synpunkt noteras*
- 3.10 *Synpunkt noteras. Möjligheten att komplettera GC-tunneln med ett övergångsställe över Granhammarsvägen har studerats men bedöms av trafiksäkerhetsskäl inte vara lämpligt i detta läge. Utformning av tunneln följer riktlinjer för höjdsättning och lutningar.*
- 3.11 *Se kommentar 2.11.*

4 Lantmäteriet inkom 2020-10-14

- 4.1 *Av planbeskrivningen framgår att exploatören ska genomföra kvartersmarken för bland annat skola. Eftersom planförslaget innebär att skola ska byggas och genomförandet ska göras med stöd av ett exploateringsavtal vill Lantmäteriet påminna om att exploateringsavtal enligt 6 kap. 41 § plan- och bygglagen inte får innehålla åtaganden för en byggherre att bekosta byggnadsverk för utbildning som kommunen har en skyldighet att tillhandahålla. Det finns inga hinder mot att exploatören bygger skolan, men då ska de få tillgodogöra sig värdet av byggnationen.*

Kommentar

- 4.1 *Informationen noteras*

5 Försvarsmakten inkom 2020-10-09

- 5.1 *Försvarsmakten framför att Granhammarsvägen förbinder Livgardet med E18. Transporter av anställda, förbandstransporter och tung trafik till och från regementet kräver den bredare till- och frånfart som byggdes längs Granhammarsvägen vid 1960-talets slut. Det är av stor vikt att framkomligheten inte begränsas. Detta specificeras ytterligare med krav på dimensionering på vägar, broar, cirkulationer.*
- 5.2 *Försvarsmakten framför att val av hastighetsbegränsningar och fartdämpande åtgärder bör beakta risken för köbildning.*

Kommentar

- 5.1 *Informationen noteras, trafikanläggningar kommer att dimensioneras i enlighet med Försvarsmaktens behov.*
- 5.2 *Synpunkt noteras*

6 Polisen inkom 2020-10-06

- 6.1 Polisen påpekar att Skolan har placerats i omedelbar närhet till Torget med tillhörande butiker. Erfarenhetsmässigt ser man att problem uppstår med ungdomar i butikerna både under korta och långa raster. Butiksägarna får större problem med skadegörelser och stölder i butiker där skolan är i omedelbar närhet.

Kommentar

- 6.1 *Synpunkt noteras. Kommunen anser att förutsättningarna för placering av olika funktioner bör studeras och bedömas från fall till fall. Generellt är det av stort socialt och pedagogiskt värde att barn och ungdomar möter andra delar av samhället. Att segregera skolverksamheter från andra funktioner är ingen långsiktig lösning på barn och ungdomars uppförande.*

7 Brandkåren Attunda inkom 2020-11-02

- 7.1 Brandkåren rekommenderar att personintensiva verksamheter inte lokaliseras närmare än 50 meter från en bensinstation om de ska inrymma människor som kan ha svårt att snabbt genomföra en utrymning. Det är lämpligare att lokalisera kontor eller industri nära en bensinstation.
- 7.2 Brandkåren anser att 15 meter mellan Effektvägen och närmsta bebyggelse är väldigt kort sett till transporter av farligt gods. De anser att kommunen bör lägga större vikt vid eventuella konsekvenser av en olycka med farligt gods än sannolikheten för att en sådan olycka kan inträffa. Brandförsvaret konstaterar att skyddsbestämmelser finns men menar att effekterna av dessa inte studerats.
- 7.3 Brandkåren anser att det inte är lämpligt med förskoleverksamhet på det föreslagna avståndet mot Effektvägen.
- 7.4 Brandkåren rekommenderar att man med höjdsättning försöker undvika vattenansamlingar på skolgårdar eller liknande, detta för att småbarn inte ska komma till skada.
- 7.5 Det påpekas att en del av åtgärdsförslagen i för hantering av skyfall är att gångtunnlarna ska översvämmas. Brandkåren rekommenderar kommunen att istället tillskapa andra ytor som kan översvämmas, exempelvis med multifunktionella ytor.
- 7.6 Brandkåren påpekar att kommunen försöka ordna till med vattensamlingarna som påverkar räddningstjänstens samt ambulansens framkomlighet till planområdet.
- 7.7 Gällande den geotekniska undersökningen anser brandkåren att kommunen bör utgå från de planerade förhållandena med den belastning som tillkommer i form av byggnader och övrig höjddata som framgår utav plankartan.
- 7.8 Brandkåren anser att det i planen bör belysa platsens begränsningar i insats med hjälp av räddningstjänst eftersom insatstiden överstiger 10 minuter från den närmsta brandstationen med höjdfordon. Insatstiden understiger dock 20 minuter från den närmsta brandstationen med bärbar utskjutsstege, vilket medger viss möjlighet till utrymning med hjälp av räddningstjänsten. Brandkåren belyser att det genom byggnadstekniska lösningar ändå är möjligt att åstadkomma tillfredsställande utrymning från bostäder utan räddningstjänstens medverkan.
- 7.9 Brandkåren upplyser om att åtkomligheten för räddningstjänstens fordon ska säkerställas i planen, vilket ställer krav på uppställningsplatser och bredd på gator mm.
- 7.10 Brandkåren anser att det i projektet ska säkerställas att brandvattenförsörjning finns i tillräcklig omfattning och att det beskrivs i planen.

Kommentar

- 7.1 *Drivmedelstationen omfattas av riskutredningen och planen har arbetat in erforderliga åtgärder för att minimera riskerna.*
- 7.2 *Skyddsbestämmelserna är framtagna med hänsyn till bedömda risker kopplade till transport av farligt gods till ett antal utpekade verksamheter. Riskerna är beräknade utifrån en modell som tar hänsyn till både sannolik frekvens och dess konsekvenser. En analys av både individ- och samhällsrisk har lett till erforderliga skyddsåtgärder för att bebyggelsen ska anses vara lämplig.*
- 7.3 *Efter samråd har förskolan fått en ny och skyddad placering.*
- 7.4 *Att allmän platsmark så som parker och torg tillfälligt översvämmas vid skyfall är i de flesta fall inte ett problem, utan snarare syftesenlig planering. Det samma anses gälla skolgårdar, som inte tar någon betydande skada av att vara tillfälligt översvämmad. Under och direkt efter skyfall får åtgärder vidta som minskar risken att mindre barn befinner sig inom just dessa delar. Att barn stannar inne under och direkt efter 100-årsregn måste anses acceptabelt. Till granskning har dessa ytor pekats ut mer specifikt som multifunktionella dagvattenytor och ska vid händelse av skyfall kunna avgränsas och risker för barn och andra minimeras.*
- 7.5 *Att en instängd lågpunkt i en gångtunnel inte översvämmas vid skyfall är generellt svårt att åstadkomma. Nyttan med omfattande åtgärder för att förhindra detta kan ifrågasättas då det inte innebär någon skada på anläggningen. Att vid skyfall leda vattnet till denna befintliga lågpunkt ses snarare som en lämplig lösning för mer känsliga ytor och funktioner från att ta skada. För dessa tillfällen finns alternativa vägar och det orsakar varken skada eller omedelbar fara för liv.*
- 7.6 *En dialog har upprättats med Brandförsvaret för att finna en gemensam lösning*
- 7.7 *Den geotekniska utredningen har uppdaterats enligt aktuell synpunkt.*
- 7.8 *Synpunkt noteras, men anses inte vara en planfråga.*
- 7.9 *Synpunkt noteras.*
- 7.10 *Brandvattenförsörjningen har studerats och bedöms vara tillräcklig, vid behov finns möjlighet till kompletterande poster.*

Kommunala nämnder**8 Tekniska nämnden inkom 2021-12-07**

- 8.1 Ser positivt på att grönremsan utmed Granhammarsvägen samt delar av det befintliga grönområdet i söder bevaras samt att nya grönstråk och parker anläggs.
- 8.2 Önskar förtydliganden i planen om parkering ska anordnas på tomtmark eller gatumark, samt vem som ansvarar för vilken parkering för att säkerställa att dessa parkeringsplatser utformas, driftas och regleras på rätt sätt.
- 8.3 Påpekar att cirkulationsplatser ska utformas med hänsyn till skrymmande transporter från bl.a. Forsvarsmakten. Eftersom cirkulationsplatserna ligger utanför planområdet önskas klargörande över vem som bekostar byggandet av dem.
- 8.4 Påpekar att gatusektionerna i planbeskrivningen är svårlästa på grund av för liten text.
- 8.5 Nämnden anser att planens p-norm är tillfredsställande. Man påpekar vidare de flesta av mobilitetsåtgärderna som föreslås att studeras vidare är förutsättningar för att parkeringstalen vid flerbostadshus på 0,7 bilplatser (generellt) ska fungera.

- 8.6 Ytor för lek och gemensam utomhusvistelse behöver förtydligas med krav på lekutrustning. Se över ytornas storlek för att täcka behov av lekplats i området.
- 8.7 Vidare bör det framgå vem som bekostar byggnationen av lekplats samt vem som har ansvar för drift och underhåll.

Kommentar

- 8.1 *Synpunkt noteras*
- 8.2 *Parkeringarna kommer att lösas på olika sätt, vilket beskrivs under kapitel Trafik och kommunikationer. Generellt gäller att boendeparkering sker på kvartersmark, antingen på egen tomt, på gemensam p-yta inom kvarteret, alternativt på den kvartersmark i områdets utkant med specifik användning Parkering. De gemensamma parkeringsytorna kommer omfattas av någon form av samfällighet tillhörande de boende och verksamhetsutövare. Platserna kommer vara reserverade för boende och ansvaras för av samfällighetens delägare. Utmed allmän gata anordnas endast korttids/besöksparkeringar.*
- 8.3 *De två föreslagna cirkulationerna omfattas av planen och kommer att dimensioneras enligt rådande förutsättningar.*
- 8.4 *Gatusektionerna i planbeskrivningen har uppdaterats för att bli mer lättlästa.*
- 8.5 *Synpunkt noteras*
- 8.6 *Detaljer om utrustning och markbeläggning är ingen planfråga. Placering, utformning och storlek på planerade friytor för lek och utomhusvistelse har bestämts i proportion till antal planerade bostäder, befintliga gröna värden, avstånd till grönstråk, och områdets sammanvägda tillgänglighet till rekreativa värden. Stora delar av planområdet omfattar ytor för skolgård och förskolegård, dvs plats för lek men också närnatur. Planen omfattar också ett större torg med plats för lek. Som komplement till de större allmänna ytorna skapas två lokala på kvartersmark.*
- 8.7 *Ansvar för lekplats på kvartersmark ligger på exploatör/gemensamhetsanläggning, vilket framgår av genomförandebeskrivning och exploateringsavtal. På allmän plats ansvarar kommunen.*

9 Bygg- och miljönämnden inkom 2020-09-30

- 9.1 Nämnden påpekar att planområdet gränsar till mark för industriändamål och att buller- och riskutredningarna inte beaktat en situation där gällande detaljplaner utnyttjas till fullo. Det kan inte uteslutas att industriverksamheterna kan komma att inskränkas till följd av den planerade bebyggelsen. Lokaliseringen av bostads- och skoländamål direkt intill industriändamål av aktuellt slag bedöms därför inte lämpligt med hänsyn till möjligheterna för att förebygga olägenheter för människors hälsa och visuella påverkan.
- 9.2 Vidare påpekas att höjdgivelse för det nordligaste kvarteret tycks hindra uppförande av radhus och tvinga fram högre hus, samt att här saknas för detta område bestämmelse som reglerar typ av bebyggelse.
- 9.3 Förtydliganden önskas av bestämmelse a1, f3, f4 och n2, m1, u1 och ett antal skyddsbestämmelser.
- 9.4 Likaså önskas förtydliganden om uppdelning av gård mellan boende och förskola, samt hur de båda funktionerna ska kombineras utan konflikter som buller, gestaltning och växtlighet.

- 9.5 Korsprickad mark som anger att endast komplementbyggnad får uppföras anses vara problematisk vid ansökan om bygglov för barnvagnsförråd tillhörande förskoleverksamhet.
- 9.6 Nämnden vill att det förtydligas hur p-norm uppnås och hur hämtning/lämning vid förskolan sker.
- 9.7 Nämnden påpekar att det saknas planbestämmelser som reglerar buller för t.ex. förskoleavdelningar i bottenvåning av flerbostadshus. En yta intill förskolan liksom tyst sida för lägenheter för vissa lägenheter mot Granhammarsvägen befaras få för höga bullervärden
- 9.8 Nämnden påpekar att startbesked inte får ges förrän markens lämplighet avseende markföreningar har säkerställts. Det ska redan i planskedet framgå att och med vilka åtgärder marken blir lämplig att bebygga.
- 9.9 Det saknas planbestämmelser som reglerar trädfällning på kvartersmark samtidigt som planen tänks bevara en del av den befintliga naturen på bostadsgårdar.
- 9.10 Oro hos verksamhetsutövare att bostäder kan innebära begränsningar bedöms vara relevant. Buller och trafiksituationen behöver utredas närmare för att undvika framtida konflikter.
- 9.11 Gällande skolgård påpekas att friytor inte bör begränsas för mycket av staket, det bör finnas solavskärmning och fråga ställs angående planerad ytbeläggning?
- 9.12 Nämnden anser att en mer avancerad luftkvalitetsutredning behövs för planområdet för att inkludera utsläpp från verksamheter.
- 9.13 Nämnden saknar beskrivning av hur dagvatten från taken ska tas om hand.
- 9.14 Nämnden anser att ett bredare grönt stråk ska bevaras, för att inte täppa till det gröna sambandet mellan gröna dalen, planområdet och vidare mot nordväst.

Kommentar

- 9.1 *Den buller- och risksituation som finns med tanke på närheten till industriverksamheterna är hanterad i detaljplanen, dels genom bestämmelser på plankartan och dels genom bebyggelsens placering. Förskolan har flyttats till ett nytt och mer skyddat läge. Med anledning av verksamhetsbuller har plankartan bl.a. bestämmelse om krav på s.k. genomgående lägenheter i de kvarter som angränsar mot verksamheter. De föreslagna bostäderna bedöms därför klara även en eventuell framtida ökning av verksamhetsbuller. I det fall en verksamhet skulle generera ökat verksamhetsbuller är det med största sannolikhet en verksamhet som är tillstånds- eller anmälningspliktig verksamhet, vilket innebär att hänsyn då tas till närliggande bostäder i en sådan prövning.*

Det stämmer att det inte helt kan uteslutas att industriverksamheterna kan komma att inskränkas till följd av den planerade bebyggelsen, vilket framgår av den konsekvensanalys som gjorts för bostadsområdets påverkan på verksamhetsområdet. Konsekvensanalysen visar dock på att det också finns positiva konsekvenser för verksamheterna, bl.a. i form av ökad service.

Efter samrådet har en luftkvalitetsutredning gjorts som visar på att inga reglerade ämnen bedöms riskera att överskrida varken miljökvalitetsnormer eller miljökvalitetsmål. Likaså bedöms inga oreglerade ämnen överskrida skattade lågriskhalter.

- 9.2 *Bebyggelsen längts mot norr har en bullerdämpande funktion för området söderöver, därav regleras utöver högsta också lägsta tillåtna höjd. I vilken form av boenden kvarteret bebyggs*

regleras inte av planen, då det lämna till exploatören att komma mer en passande lösning. I planförslaget redovisas en kombination där radhus/mindre flerbostadshus byggs ovan en upphöjd gård med överbyggt garage och lokaler mot gatan.

- 9.3 *Samtliga bestämmelser har justerats i förtydligande syfte.*
- 9.4 *Efter samråd har planförslaget justerats så att förskoleverksamheten har flyttats till en separat byggnad på motsatt sida om gården. På så sätt blir det också lättare att hitta en lämplig uppdelning och utformning av gården. Gården har studerats vidare och ett utvecklat förslag på utformning och uppdelning redovisas i Kvalitetsboken.*
- 9.5 *Bestämmelsen till korsprickad mark och omformulerats för att tydligare omfatta komplementbyggnad som tillhör förskolan.*
- 9.6 *Principer för försörjning och placering av parkeringsplatser i relation till kommunens riktlinjer beskrivs i planbeskrivningen under rubrik Parkering, angöring och varumottagning. Se också kommentar 8.2. Planen har förtydligats avseende hämtning/lämning vid förskola och skola.*
- 9.7 *Det saknas lagstiftning som reglerar buller vid fasad på förskolor. Däremot ställs krav på gällande nivå utomhus på gård, bullerutredningen visar att föreslagen går uppfyller.*
- 9.8 *Synpunkt höras och planbestämmelsen har förtydligats.*
- 9.9 *Av naturvärdesinventeringen går det inte att peka ut särskilda träd av större biologiskt värde än andra. Ambitionen att bevara vegetation upprätthålls istället an bestämmelsen n2 som preciserats till 20 % av dagens omfattning.*
- 9.10 *Se svar 9.1*
- 9.11 *Noteras. Beskrivning om skolgårdens utformning har förtydligats i Kvalitetsboken.*
- 9.12 *Inför granskning har en bedömning av omgivningspåverkan gällande luft tagits fram, denna redovisas i planbeskrivningen. Sammanfattningsvis bedöms miljökvalitetsnormerna för planområdet klaras.*
- 9.13 *Dagvattenutredningen har kompletterats med denna information*
- 9.14 *Planavdelningen anser att föreslagen grönstruktur är ändamålsenlig. Dagens samlade vegetation i söder minskar förvisso, men med föreslagna gårdar, trädgårdar och nya parker tillför utvecklingen sammantaget nya gröna värden till ett idag till stora delar hårdgjort område.*

10 Kultur- och fritidsnämnden inkom 2020-09-25

- 10.1 *Nämnden påpekar att det behövs lokaler, anläggningar och träffpunkter för fritidsaktiviteter, både för kultur och idrott inom planområdet och i anslutning också för föreningslivet och spontanidrott, ytor och lokaler som bidrar till ökad trivsel och livskvalité. Viktigt också att planeringen har könsperspektivet och jämlikhet i fokus.*
- 10.2 *Sporthallen bör vara multifunktionell med måtten 20 x 40 m. Aktivitet i hallen på kvällar/helger gör att möjligheten till parkering behöver studeras noga.*
- 10.3 *Yteffektivitet och samnyttjande av skolans lokaler är viktigt och därför bör lokalerna vara orienterade och utformade så att de kan fungera som mötesplats/träffpunkt för kultur- och fritidsaktiviteter på kvällar och helger.*
- 10.4 *Det är viktigt att ta till vara befintlig vegetation i södra delen av planområdet som kvalitetshöjare vid skol- och förskolegårdarna. Detsamma gäller kvartersparkerna.*

- 10.5 Stärk kopplingarna till bland annat Kungsängens IP och skapa cykel- och gångstråk som är säkra och trygga.

Kommentar

- 10.1 *Synpunkt noteras*
- 10.2 *Synpunkt noteras*
- 10.3 *Synpunkt noteras*
- 10.4 *Synpunkt noteras*
- 10.5 *Gällande säkerskolväg, se kommentar 2.11. Separat GC-bana finns utbyggd hela vägen mellan planområdet och IP, med övergång över Granhammarsvägen som anses säker. Ytterligare ett övergångsställe över Granhammarsvägen, strax söder om E18, kommer att uppföras vintern 2022. I pågående detaljplanearbete för Norrboda-Brunna verkar kommunen för att en gångbro uppförs över Granhammarsvägen.*

11 Utbildningsnämnden inkom 2020-10-20

- 11.1 Nämnden framför att erfarenheter av att ha högstadieskola i anslutning till torg och handel inte är odelat positiva i kommunen, men kommunen genom FÖP Kungsängen dock generellt ser positivt på att skolor och bebyggelse blandas.
- 11.2 Nämnden är positiva till att förslaget främjar spontanidrott och rastaktiviteter, anser att skolgården saknar tilltagna ytor för utomhusidrott. Det bedöms vara alltför långt till idrottsplatsen och grönytorerna i gröna dalen för att de skall vara realistiska alternativ.
- 11.3 Nämnden menar att skolbyggnadernas placering som ljudbarriär mot Granhammarsvägen, begränsar möjligheten att skapa avgränsande ytor för de yngre barnen. En helt öppen och gemensam gård är svår att hålla uppsikt över varför inhägnader kan behövas.
- 11.4 För planerat elevantal bör idrottshallen vara fullstor; minst 20*40m och med möjlighet att dela av den i två mindre ytor.
- 11.5 En god ljud- och luftmiljö utomhus måste kunna tillgodoses för förskolan.

Kommentar

- 11.1 *Se kommentar 6.1*
- 11.2 *Se kommentar 9.11. Skolgården har utformats enligt kommunens riktlinjer där krav på fria ytor omfattar också ytor för idrottsundervisning. Skolgården omfattar en multifunktionell yta ämnad för idrott med erforderliga mått.*
- 11.3 *Se kommentar 9.11.*
- 11.4 *Synpunkt noteras.*
- 11.5 *Synpunkt noteras.*

12 Gymnasie- och arbetslivsnämnden inkom 2020-10-22

- 12.1 Kontoret ser positivt på fler arbetstillfällen vilket leder till hållbar social utveckling för samhället.
- 12.2 En trygg och välfungerande närmiljö och skolmiljö är en förutsättning för att barn och unga ska utvecklas och må bra. I förslaget finns många goda exempel och förslag på

hur man kan skapa sådana miljöer. Hänsyn tas till barn och ungas skolväg och möjligheter till rörelse på både skol- och fritid.

Kommentar

12.1 *Synpunkt noteras*

12.2 *Synpunkt noteras*

Övriga remissinstanser

13 EON inkom 2020-09-17 och ytterligare 2020-10-13

- 13.1 E.ON Värme har idag en fjärrvärmeledning som försörjer byggnaden på aktuell fastighet och måste beaktas. Eventuell flytt av den kan komma att bekostas av exploatören.
- 13.2 Fjärrvärmeanläggningen på närliggande fastighet Viby 19:20 är strategiskt viktigt för E.ON och detaljplanen inte utgör hinder för den idag befintliga verksamheten samt för att i framtiden utveckla värmeverket.
- 13.3 E.ON framför att det finns risker med att bostäder kommer närmare värmeverket, omfattandes buller, damning, lukt, röknedslag och brand.
- 13.4 Värmeanläggningen anses inte ha riskbedömts tillräckligt planunderlagen. Verksamhetens bullernivåer under kvällar och nätter, specifikt gällande buller uppkomna av fläktar och bandtransportörer, bedöms vara underskattade och behöver utredas mer.
- 13.5 E.ON anser det viktigt att det skrivs in i planbestämmelserna att byggnader som uppförs mot Energigatan ska utformas för att klara kraven enligt zon B i Boverkets allmänna råd om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär (BFS 2020:2). Likaså att infartsleder för samtliga trafikslag planeras så att inte ljud kan fortplantas in till kvarterens innergårdar.
- 13.6 Med nuvarande verksamhet finns viss risk för damning vid hantering av fastbränsle. Vid eventuell framtida utveckling av anläggningen kan bioolja vara ett alternativ till fastbränsle vilket kan medföra vissa risker för lukt. Bioolja klassas inte som en brandfarlig vara men med tanke på verksamheten och dess kritikalitet för leverans av fjärrvärme till närliggande kunder kommer relativt stora volymer behöva lagras på platsen för att säkerställa bränsletillgången.
- 13.7 Närmsta del av E.ONs fastighet, Viby 19:20, gränsar cirka 150 meter till närmsta planerade bostad. De närmast belägna planerade bostäderna i planområdet bör bedömas utifrån de risker som en värmverksamhet medför och E.ON ser gärna att det avståndet ökas till minst 200 meter, detta för att säkra kommande eventuellt väsentliga skyddsavstånd för boende, ha en säkerhetsmarginal samt möjliggöra framtida utveckling av värmeverket.
- 13.8 E.ONs transporter till verksamheten går via Effektvägen och kommer vid en eventuell etablering av bostäder utmed samma väg angränsa direkt mot bostäder. Man hänvisar till Länsstyrelserna riktlinjer som anger ett riskhanteringsavstånd på 75 meter. Riskreducerande åtgärder för att kunna bygga närmre bör tas med i planbestämmelserna.

Kommentar

13.1 *Synpunkt noteras.*

- 13.2 *Synpunkt noteras.*
- 13.3 *Synpunkt noteras.*
- 13.4 *Se kommentar 9.1*
- 13.5 *Planen har justerats i enlighet med angivet önskemål där krav för Zon B gällande verksamhetsbuller tillämpas.*
- 13.6 *Synpunkt noteras. Efter samrådet har en luftkvalitetsutredning gjorts som bedömer att eventuell olägenhet med störande lukt kan uppkomma vid enstaka tillfällen. Risken för att praxis, dvs 2 % av tiden, överskrids bedöms dock som låg. För Brunna industriområde är sydvästliga vindar vanligast förekommande vilket inte är en belastande vindriktning för detaljplaneområdet.*
- 13.7 *Avståndet från Viby 19:20 till närmsta bostad är drygt 170m vilket i riskutredningen bedöms tillräckligt.*
- 13.8 *De riskreducerande åtgärder som krävs för att bygga närmre anges som skyddsbestämmelser i detaljplanen.*

14 Naturskyddsföreningen Upplands-Bro inkom 2020-10-13

- 14.1 *Naturskyddsföreningen i Upplands-Bro tycker att det är bra att skapa centrumfunktioner i området*
- 14.2 *Föreningen anser att naturmarken i södra delen ska behållas pga sina rekreativa värden och påpekar att forskning visar ett mycket starkt samband mellan regelbunden vistelse i naturen och god hälsa. Med natur avser man bevarad och inte anlagd park.*
- 14.3 *Vidare påpekas att om det finns verksamheter i närliggande industriområden som kan utgöra fara för allmänheten och därmed bör beaktas i planeringen.*

Kommentar

- 14.1 *Synpunkt noteras*
- 14.2 *Grönområdet i områdets södra del har inventerats och några högre biologiska värden har inte påträffats. Området ligger idag avskilt och nyttjas inte i större grad. Planavdelningen delar dock åsikten att naturen har ett rekreativt värde, inte minst när en ny stadsdel växer fram. Ambitionen är därför att bevara delar av naturen som viktiga kvaliteter på gårdar och i form av kvartersparker. I övrigt tillför planen med gårdar, trädgårdar och parkmiljöer stora gröna värden till ett idag till stora delar hårdgjort område. Grönremsan utmed Granhammarsvägen bevaras i sin helhet och kopplingen till stora sammanhängande rekreationsområden i ex Gröna dalen är stark.*
- 14.3 *Påverkan från angränsande verksamheter har utretts i Riskutredningen och planförslaget är anpassat därefter.*

15 Kungsängens Villaägarna inkom 2020-10-14

- 15.1 *Föreningen anser att planförslaget olämpligt med tanke på det intilliggande industriområdet. De anser att det naturliga är att utvidga det befintliga industriområdet och satsa på ett mera varierat och gärna småskaligt näringsliv som skapar många arbetstillfällen i kommunen. Detta till skillnad från logistikområdet som har brett ut sig i Brunna och tar alldeles för stora ytor i anspråk samtidigt som det skapas allt för få arbetstillfällen.*

- 15.2 De befärrar problem för boende i form av trafik, buller, avgaser, luftföroreningar etc, liksom för de redan etablerade industriföretagen som kommer att få klagomål från de boende. Detta skulle göra det svårt för företagen att bedriva sin verksamhet så de kanske måste flytta till andra områden/andra kommuner.
- 15.3 Vidare citerar man detaljplanens skyddsbestämmelse om bla brandklassade fasader mot Effektvägen och anser det vara ett argument för områdets olämplighet.
- 15.4 Avslutningsvis anser man att det finns andra ytor som lämpar sig bättre för bostadsbyggande och hänvisar till skrivelse från såväl Bygglovsavdelningen som Miljö- och livsmedelsavdelningen, vilken de finner mycket välgrundad.

Kommentar

- 15.1 *Se kommentar 9.1*
- 15.2 *Se kommentar 15.1*
- 15.3 *Brandklassade fasader är ett vanligt och beprövat sätt att möjliggöra bostadsbebyggelse intill gator där det transporteras farligt gods. Detta tillämpas i allehanda områden där ambitionen är att uppnå en något tätare bebyggelse och ett effektivare marknyttjande.*
- 15.4 *Planavdelningen följer ett politiskt uppdrag att ta fram en detaljplan för aktuellt område. Att balansera Brunnas omfattande utveckling av nya verksamheter med nya boendemöjligheter och lokal service anses önskvärt.*

16 Svenska kraftnät inkom 2020-10-12

- 16.1 Svenska kraftnät har inga ledningar i anslutning till aktuellt område, har därför inga synpunkter och önskar inte medverka i det fortsatta remissförfarandet. Men det kan finnas regionnätledning i närheten, som då bör höras i samrådet.

Kommentar

- 16.1 *Synpunkt noteras och svenska kraftnät tas bort från remisslistan inför granskningsskedet.*

17 Företagarna Upplands-Bro inkom 2020-10-15

- 17.1 Vi anser att en sådan utveckling av bostäder, verksamhetslokaler och samhällsfunktioner i grunden vore positiv för Brunna. Exempelvis ser vi goda möjligheter att denna utveckling kan leda till en viss ökning utbud av lokaler för kommunens många småföretag, vilket vi alltid välkomnar. För oss är frågan om att kommunen måste ta varje möjlighet att öka detta utbud viktig, för att motverka dagens ensidiga fokus på stora lager- och logistiklokaler.
- 17.2 Vidare anses det viktigt att tillkommande bostäder inte placeras eller utformas så att de begränsar befintliga eller tillkommande arbetsplatser i området - varken här eller på andra platser i kommunen, ex genom att boende i nästa skede kan klaga på lukt, buller, trafik, ljus och damm från närbelägna företag. Risk finns också att det uppstår farliga situationer när barn och andra boenden cyklar eller går på angränsande vägar som trafikeras med tunga maskiner och lastbilar. Därför bör de nya bostäderna placeras längst bort från dagens företagsområde och med andra verksamheter, t ex kommersiella lokaler, som "buffertzoner" mellan dessa.
- 17.3 En utbyggnad av Brunna av denna storlek gör behovet av ytterligare angöring till E18 än viktigare, varför en anslutning västerut till E18 vid Kockbacka trafikplats bör prioriteras.

Kommentar

- 17.1 Synpunkt noteras.
- 17.2 Se kommentar 9.1.
- 17.3 Att anlägga nya på- och avfarter till E18 väster om logistikområdet är önskvärt också från kommunens sida, detta redovisas inte minst i den fördjupade översiktsplanen för Kungsängen. Detta måste emellertid genomföras tillsammans med Trafikverket, vilka för närvarande inte planerar någon åtgärd.

18 Käppalaförbundet inkom 2020-10-08

- 18.1 Förbundet har inga anläggningar i området som kan påverkas av den föreslagna planen. Förbundet har inga övriga synpunkter.

Kommentar

- 18.1 Synpunkt noteras.

19 Skanova inkom 2020-10-02

- 19.1 Skanova har markförlagda teleanläggningar som berörs av planen. I dagsläget är det svårt att beskriva hur dessa påverkas av planen men vi förväntar oss att åtgärder kring teleledningar samt eventuella nya serviser bevakas under ledningssamordningen. Dock önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttnings-åtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar

- 19.1 Synpunkt noteras. Planbeskrivningen kompletteras enligt önskemål och en dialog har upprättats med Skanova om kommande behov av flyttningsåtgärder.

20 IP-Only inkom 2020-09-23

- 20.1 Generellt så önskar 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 förutsätter 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 iaktas så att inte skada uppkommer. I övrigt har IP-Only inget att erinra mot det aktuella förslaget till detaljplan.

Kommentar

- 20.1 Synpunkt noteras

21 Vattenfall inkom 2020-10-02

- 21.1 Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan inom dess direkta närområde och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

Kommentar

21.1 *Synpunkt noteras*

22 Norrvatten inkom 2020-10-15

22.1 Norrvatten har inga och planerar inga anläggningar inom planområdet och har därför inga synpunkter på detta planförslag.

Kommentar

22.1 *Synpunkt noteras*

Fastighetsägare**23 Castellum (Tibble 1:647) inkom 2020-10-02**

23.1 Castellum yttrar sig i egenskap av ägare till närliggande lager- och industribyggnader. Castellum framför vikten av att deras verksamheter inte kommer att inskränkas i och med bostäderna i aktuellt planförslag.

23.2 Castellum ställer sig positiva till att planförslaget med planbestämmelser och placering av högre bebyggelse tar hänsyn till buller från verksamheterna. Man konstaterar att bullerutredningen anger att bostadsbebyggelsen inte kommer utgöra något hinder för dagens verksamheter, men att det kan bli det för verksamhet som pågår nattetid. Lager- och industriverksamhet kan enligt Castellum pågå nattetid och en sådan inskränkning kommer de inte att acceptera. De kommer inte heller att acceptera att ta kostnader om kommunen i framtiden riktar förelägganden mot Castellum för att reducera störningar för de boende.

23.3 Avslutningsvis menar man att ”beräknade” bullernivåer är en acceptabel metod för trafikbuller, men att det gällande industrier är så pass specifikt och kopplat till den just pågående verksamheten att faktiska mätningar vore bättre.

Kommentar

23.1 *Synpunkt noteras.*

23.2 *Efter samråd har beslut fattats om att tillämpa riktvärden för Zon B gällande industribuller utmed planområdets södra, västra och norra sida, för att på så sätt anpassa planen bättre till rådande förutsättningar. Vidare se kommentar 9.1.*

23.3 *Till grund för utredningen och aktuella beräkningar av industribuller ligger data utifrån närfältsmätningar. En kombination av närfältsmätning och beräkning är den vedertagna och i detta fall enda rimliga metoden att använda i ett fall som detta för att fånga upp buller från många verksamheter tillsammans. Metoden beskrivs i rapporten. Att på annat sätt mäta buller fysiskt inom området är av olika anledningar inte görbart. Dels avger inte alla verksamheter ljud samtidigt och man skulle således missa viktig information, det går inte att identifiera vilken verksamhet som sticker ut från andra, mätning på långa avstånd är dessutom känsligt för väder och vind samt att bakgrundsnyvån från trafik överskrider ljudnyvån från verksamheterna i det aktuella området vilket gör det omöjligt att särskilja ifrån varandra.*

24 Svenska väg AB genom Anders Elofsson (Viby 19:38 och 19:39) inkom 2020-10-14

24.1 Vi tycker det är olyckligt att placera bostäder inom ett väl fungerande industriområde. För eller senare kommer problem mellan boende och industri att uppstå.

Kommentar

24.1 *Se kommentar 9.1*

25 Svenska väg Maskin AB genom Lars Elofsson (19:67) inkom 2020-10-14

- 25.1 Anser att detaljplanen är orealistisk då intrastuktur saknas för befintliga industriföretag och ytterligare ca 850 nya fastigheter. Ändringen försvårar och i vissa fall omöjliggör utnyttjande av de befintliga fastigheterna Kommunen måste ta hänsyn till de bostäder och industrier som etablerat sig i området.

Kommentar

25.1 *Se kommentar 9.1*

Privatpersoner och övriga

26 Gemensamt brev från Privatperson 1-19 incom alla under utsatt samrådstid

- 26.1 Man menar att planförslaget ändrar bebyggelsekaraktären och dess helhetsverkan i området, från befintligt småhusområde till förslagets planerade flervåningshus, inte minst den planerade bebyggelsen närmast Granhammarsvägen. Man anser att bebyggelsen och dess maxhöjder generellt måste reduceras. Planförslaget bedöms ge oönskade konsekvenser för dagens boende i form av förändrad boendemiljö, skuggning, insyn, ökade bullernivåer och långa utbyggnadstider.
- 26.2 Fortsatt befaras väsentligt ökad trafik och försämrad framkomlighet. Trafikutredningen anses vara undermålig och överensstämmer inte med den "framtida verklighet" som 850 nya bostäder utökat verksamhetsområde innebär.
- 26.3 Placeringen av skolan anses vara olämplig på grund av mängden trafik på Granhammarsvägen, brist på parkeringsplatser, närheten till andra skolor, och påverkan på bostadsområdet öster om Granhammarsvägen. Det nordvästra hörnet av fastigheten anses vara en lämpligare placering av skolan. Då skulle nu avsett läge istället kunna bebyggas med småhus, och därigenom bidra till en bättre helhetsverkan.
- 26.4 Slutligen önskas förtydliganden av hur bullerdämpande effekter uppstår till följd av högre bebyggelse längs Granhammarsvägen och Effektvägen.

Kommentar

- 26.1 *Planområdet omfattar en före detta handelsfastighet som till största del förlorat sin tidigare funktion som mötesplats med lokal service i Brunna. Fastigheten är bortsett från en större handelsbyggnad obebbyggd, utgörs till stora delar av hårdgjorda parkeringsytor och i söder ett mindre skogsparti. Med föreslagen utveckling av bostäder, skola och återupprättandet av lokalt centrum ändras mycket riktigt platsens karaktär, det är en central del av planens syfte och något kommunen ser som välgörande för både de som bor och arbetar i Brunna. Planförslaget omfattar en blandning av bebyggelse typer. I norr och i planområdets centrala delar uppförs i huvudsak småhus i form av radhus/kedjehus, medan flerbostadshus föreslås i söder och runt centrumdelen. Efter detaljplanens samrådsskede har exploateringen sänkts något. I planområdets sydöstra kvarter har delar omvandlats från flerbostadshus till radhus. Byggnadsdelen längst i sydost har sänkts från 6 till 5 våningar. Mot Granhammarsvägen föreslås en skola. Sett till den befintliga småhusbebyggelsen på andra sidan Granhammarsvägen är avståndet nästan 100 meter och omfattar förutom själva vägen också grönytor och höjdskillnader på vardera sida, liksom längs delar av sträckan en nyanlagd bullervall. Risker för befarad skuggning och insyn har studerats vidare och sett till dessa faktorer kommer boendemiljöerna öster om Granhammarsvägen inte att påverkas av planförslaget. Relationen mellan planområdet och befintlig bebyggelse öster om*

Granhammarsvägen redovisas i längsektion i planbeskrivningen och Kvalitetsboken. Bullerfrågan har utretts och planförslaget föranleder inte att riktvärden för angränsande bostadsområden överskrids.

Planavdelningen har förståelse för oron om störningar under byggtiden. Schakt och sprängningsarbeten ska under detaljplanens genomförande också minimeras. Viss störning i samband med byggnationen går inte att undvika, men för genomförandet finns lagar och riktlinjer exempelvis vad gäller buller, att förhålla sig till och som inte får överträdas.

- 26.2 *Se kommentar 2.5*
- 26.3 *Skolans placering är resultat av en många avvägningar och anses vara den mest lämpliga sett till både närheten till kollektivtrafiken på Granhammarsvägen, det nord-sydliga cykelstråket, gångstråket till övriga Brunna och föreslaget centrum. Här ges dessutom möjligheten att tillvarata delar av den befintliga vegetationen som del av skolgården. Av samma anledningar skulle en placering i exempelvis nordvästra hörnet vara olämplig.*
- 26.4 *Den högre bebyggelsen har likt ett bullerplank en bullerdämpande effekt på miljöerna innanför denna genom att skära av/mota spridningen från bullerkällan. En högre skola mot Granhammarsvägen ger på så vid en tystare skolgård på den sida som vetter mot väster. Detta har ingen påverkan på bebyggelsen öster om Granhammarsvägen.*

27 Förtryckt brev från Privatperson 11, 14, 15, 16, 17, 18, 22

inkom alla under utsatt samrådstid

- 27.1 *Skrivande anser att trafikutredningen brister i att fånga upp den roliga trafikökningen till följd av planförslag och angränsande verksamheter. Där med fångar den inte heller upp befarande kapacitetsproblem i korsningar.*
- 27.2 *Vidare påpekas att kopplingen mot Granhammarsvägen inte tillåter vänsterväng för norrgående trafik, vilket man befarar leder till att trafik till skolan samt nyttotrafik kommer att vända i den nya cirkulationsplatsen Artistvägen-Granhammarsvägen istället för att infarten från Effektvägen och med vilka konsekvenser?*
- 27.3 *Man anser generellt att utredningen utgår ifrån otydliga antaganden, schabloner och är för summarisk för att utgöra underlag för detaljplanen. Den risker bland annat att bli felaktig då kalkylen bygger på schablon för "i huvudsak bostäder" och inte tar hänsyn till fordonsrörelser för trafik till skola och förskola, utökning av bussförbindelser, personal och besökare till livsmedelsbutik m.m. verkliga antalet fordonsrörelser kommer sannolikt att vara betydligt högre.*
- 27.4 *Utredningen borde analysera fördelning av trafik från olika håll under olika tider på dygnet när det gäller cirkulationsplatsen Granhammarsvägen-Effektvägen-Musikvägen, då denna under högtrafik utvecklats till en kritisk trafikpunkt redan innan byggnadsarbetena för cirkulationsplatserna vid E18 började.*
- 27.5 *Förtydligande om påverkan på- och avfart på E18 önskas.*
- 27.6 *Det påpekas att planförslaget och nollalternativet inte skulle inte generera högtrafik under samma tid på dygnet och därmed ha olika påverkan.*
- 27.7 *Placeringen av skolan anses olämplig då den innebär ett trafik-, buller och luftproblem för de närboende på östra sidan av Granhammarsvägen.*

Kommentar

- 27.1 *Se kommentar 2.5*
- 27.2 *Se kommentar 2.5*

- 27.3 *Se kommentar 2.5*
- 27.4 *Se kommentar 2.5*
- 27.5 *Se kommentar 2.5*
- 27.6 *Se kommentar 2.5*
- 27.7 *Trafik, buller och luft är frågor som alla utretts var för sig. Ingentida bedöms göra planförslaget olämpligt, vare sig gällande utvecklingen inom planområdet eller i form av konsekvenser för omgivningen. Se kommentar 26.3 för kommentar om skolans placering.*

28 Gemensamt brev från Privatperson 24, 25 och 26

inkom samtliga under utsatt samråd

- 28.1 Kommunen har marknadsfört Brunna industriområde som industripark. Planering av 850 bostäder kommer att ses som ett svek från företagen i området. Det nya bostadsområdet befaras störa företagens drift och expansionsplaner m.m. pga risk för klagomål. Planera infrastruktur som förbättrar tillgängligheten, innan fler projekt påbörjas.
- 28.2 Man befarar att antalet trafikrörelser kommer att öka eftersom fler logistikföretag är under uppbyggnad. Därtill planerad utökning av K1 som ger mer trafik på Granhammarsvägen.
- 28.3 Befarar att kommunens önskemål om ny avfart/påfart som framförts till Trafikverket inte kommer att ske i närtid om det överhuvudtaget genomförs.
- 28.4 Påpekar omställningen till näthandel och coronapandemin som spås förändra resandet till handelsområden och därmed bedömningen av nollalternativet.
- 28.5 Boende i Brunna har upplevt byggtrafiken som ett stort problem de senaste åren p.g.a. buller, vibrationer, avgaser som pågår sent in på småtimmarna. Restauranger, kiosk, flyktingförläggning inom området som dessutom stör livskvaliteten.
- 28.6 Bullerutredningen anger att en förutsättning för att kunna bygga bostäder är att tillämpa villkor för bostädernas utformning. Hur gör man som befintlig fastighetsägare som upplever problem redan nu?
- 28.7 Upplands-Bro kommun har så mycket annan byggbar mark för bostadsändamål så tänk om och gör rätt.

Kommentar

- 28.1 *Se kommentar 9.1*
- 28.2 *Se kommentar 2.5*
- 28.3 *Se kommentar 17.3*
- 28.4 *Vi står mycket riktigt inför förändringar i samhället, kopplade till hur, när och var vi konsumerar, reser och arbetar. Både den ökade näthandeln och nya beteenden till följd av coronapandemin kan komma att påverka hur trafik genereras och beräknas framöver. Vi kan se trender och spekulera om fortsatt utveckling, men i dagsläget finns inte tillräckligt med forskning att luta sig mot för att med säkerhet kunna besvara vilka sammanvägda effekter det kommer ha på trafiken i planområdet eller i angränsande logistikområde.*
- 28.5 *Byggtransporter har regelverk att förhålla sig till, om dessa inte efterföljs är uppmaningen att ta kontakt med kommunen för vidare hjälp. Vilken restaurang och kiosk som avses och hur dessa kan störa livskvaliteten är oklart. Någon flyktingförläggning inom området känner kommunen inte till.*

28.6 *Bullerfrågan har utretts och planförslaget föranleder inte att riktvärden för angränsande bostadsområden överskrids.*

28.7 *Se kommentar 15.4*

29 Privatperson 9 och 10 inkom 2021-10-14

29.1 Påpekar att den bullervall utmed Granhammarsvägen som byggdes förra året, krävde fällning av skog, vilket man inte hade godtagit om detta förslag legat som kommande byggen då.

29.2 Anser att dessa bostäder tar skada av flervåningshus, i form av insyn och värdeminskning.

Kommentar

29.1 *Synpunkt noteras.*

29.2 *Se kommentar 26.1*

30 Privatperson 27 och 28 inkom 2020-10-11

30.1 Framför att de boende utmed Granhammarsvägen utsatts för kraftig ökning av störande byggbiltrafik de senaste åren och konstaterar att trafiken i och med detta förslag kommer öka ytterligare.

Kommentar

30.1 *Synpunkt noteras.*

31 Gemensamt brev från Privatperson 13 och 29

inkom båda under utsatt samrådstid

31.1 Påpekar att boende längs Granhammarsvägen till följd av ökade transporter till logistikcentret under lång tid har efterfrågat bullerdämpande åtgärder. De är kritiska till planförslaget och till de rondeller som medför att ännu mer trafik leds förbi deras bostad. De efterfrågar att kommunen hanterar den befintliga trafik- och bullersituationen innan planförslaget fortskrider.

Kommentar

31.1 *Gällande trafiksituationen hänvisas till kommentar 2.5.
Bullerfrågan har utretts och planförslaget föranleder inte att riktvärden för angränsande bostadsområden överskrids.*

32 Privatperson 30 inkom 2020-09-09

32.1 Gläds åt att se att ett fint område äntligen kommer att användas för bostäder. Det som saknas i planen är en liten livsmedelsbutik. Han tycker inte att kiosken i Brunna eller det nya affärsområdet med Coop uppfyller detta. av Coop blev en klar försämring.

Kommentar

32.1 *Synpunkt noteras. Planförslaget omfattar möjligheten att etablera en ny livsmedelsbutik.*

33 Privatperson 31 inkom 2020-10-09

- 33.1 Positiv till mindre centrum för de närboende med gångavstånd även från Brunna i övrigt.
- 33.2 Befarar en avsevärt sämre trafiksituation på Granhammarsvägen ner mot Kungsängens centrum som redan idag anses vara hårt belastad och sårbar vid trafikstopp. Hon hoppas därför att vägen närmare Kungsängen åter kan breddas men med bibehållna fartrestriktioner.
- 33.3 Fler parkeringsplatser både i anslutning till pendeltågen och till centrum i Kungsängen där det idag är svårt att hitta parkering om man ska t.ex. till FTV, vårdcentral eller kommunhuset. Denna försämring ägde rum i samband med det ökade trycket efter bostadsutbyggnaden vid Norrboda.
- 33.4 Sommartid kommer Lillsjöbadet bli än mer trafikerat. Det borde vara läge att iordningställa fler alternativa badplatser, ex Gröna udden.

Kommentar

- 33.1 *Synpunkt noteras.*
- 33.2 *Synpunkt noteras. Se kommentar 1.1*
- 33.3 *Synpunkt noteras.*
- 33.4 *Synpunkt noteras.*

34 Privatperson 32 inkom 2020-09-24

- 34.1 Undrar om framkomligheten och vägbredd på Granhammarsvägen, svar på om bussen kommer att stänga av vägen, om framkomligheten för stridsfordon upprätthålls och om det blir rondell i ny korsning?
- 34.2 Önskar att plankartan som är utskickad i A3-format istället bör vara i A2-format för att bli mer lättläst.

Kommentar

- 34.1 *Se kommentar 1.1 om uppdaterad trafikutredning. Granhammarsvägen behåller dagens mått som är dimensionerade utifrån Försvarmaktens behov av framkomlighet. Bussen kommer inte stänga av vägen och den nya korsningen Granhammarsvägen-Artistvägen byggs i enlighet med planförslaget som en cirkulationsplats. En förprojektering har tagits fram och ligger till grund för planförslagets utformning. I förprojekteringen har framkomlighet och vägbredd studerats noga.*
- 34.2 *Kommunen har ingen möjlighet att skicka handlingar i större format. Under granskning finns plankartan uppsatt i originalformat i kommunhuset och att tillgå digitalt på kommunens hemsida.*

35 Privatperson 33 inkom 2020-09-24

- 35.1 Känner oro inför att all livsmedelshandel kommer att ske på andra sidan motorvägen, vilket gör hela Brunnaområdet mindre attraktivt och att man måste åka bil i stället för att gå eller cykla, vilket inte är bra ur miljösynpunkt.

Kommentar

- 35.1 *Om man med motorväg menar E18 så är en viktig del av syftet med detta planförslag att åter kunna etablera lokal service i form av bland annat livsmedelshandel i centrala Brunna. Befolkningen blir således inte beroende av att ta sig till exempelvis nya stora Coop i Norrboda söder om E18. Avses istället Granhammarsvägen så är tillgängligheten från Brunnas befintliga bostadsområden mycket god för både gående och cyklister och*

planavdelningen ser inte hur en livsmedelsbutik centralt mellan bostadsområden och verksamhetsområden skulle göra Brunna mindre attraktivt.

36 Privatperson 34 inkom 2020-10-02

- 36.1 Efterfrågar att planförslaget i nästa skede undersöker möjligheten till trygghetsboenden som boendeform. Anger att det idag råder en stor brist på denna boendeform. Påpekar även att tillskottet av trygghetslägenheter på sikt även möjliggör en flyttkedja där de äldres bostäder, inte sällan större sådana, frigörs för andra (ex. yngre barnfamiljer).

Kommentar

- 36.1 *Markanvändningen B, Bostad medger både serviceboende och trygghetsboende om det behovet visar sig finnas på sikt. Äldre- och omsorgsnämnden i kommunen har fattat beslut om att ta bort serviceboende som boendeform, så det behovet är inte aktuellt alls som det ser ut i dagsläget. Trygghetsboende är en fråga för Upplands-Brohus då det inte är en biståndsbedömd insats. För ytterligare frågor kring särskilda boendeformer hänvisas till Socialkontoret.*

37 Privatperson 35 inkom 2021-10-11

- 37.1 Undrar varför det inte blir någon av- och påfart i andra ändan av industriområdet.

Kommentar

- 37.1 *Se kommentar 17.3.*

38 Privatperson 36 och 37 inkom 2020-10-11

- 38.1 Anser att planförslaget kommer leda till mycket trafik, vilket innebär mer avgaser, mer insyn på privata tomter, samt långa köer till o från Brunna.

Kommentar

- 38.1 *Se kommentar 1.1 och 26.1.*

39 Privatperson 38 inkom 2020-10-15

- 39.1 Kommunen bör kräva av byggaktören att uppföra bullerplank, dels längs med Granhammarvägen, mellan nuvarande vägbana och vall, dels från Brunnarondellen fram till efter tunneln under Granhammarvägen, detta för att minska påverkan från den ökade trafikmängden som alstras av planerade bostäder. Är kritisk till andelen vegetation som tas ner, till följd av planförslaget.
- 39.2 Kritisk till planeringen av flervåningshus som anses omintetgöra Brunnas nuvarande utformning. Om planförslaget fortsatt innehåller flervåningshus bör dessa placeras så långt från nuvarande radhus och villor som möjligt.
- 39.3 Hastigheten på Granhammarsvägen måste sänkas till 40 km, sett till den större andelen trafik som både finns idag och i framtiden.

Kommentar

- 39.1 *Bullerfrågan har utretts och planförslaget föranleder inte att riktvärden för angränsande bostadsområden överskrids.*

- 39.2 *Se kommentar 26.1*

- 39.3 *Se kommentar 2.5*

40 Privatperson 24 inkom 2020-09-24

40.1 Påpekar att det av plankartan inte framgår var nollhöjden ligger eller är och att det därmed inte kan utläsas vad nockhöjderna baseras på.

Kommentar

40.1 *Med nollplan avses 0.0 meter över havet i Sveriges nationella höjdsystem RH2000.*

41 Privatperson 39 inkom 2020-10-04

41.1 Ser generellt fram emot utvecklingen av Viby 19:3, vilket han anser behövs och framhåller särskilt dagligvarubutiken som positivt för planområdet och dess centrumdel.

41.2 Samtidigt bedömer han att planförslaget i högre grad behöver beakta en rad risker till konflikter med det närbelägna industriområdet.

41.3 Antalet parkeringsplatser och dess lägen behöver ses över, sett till mängden fordon som kommer alstras under ex. lunchtid. Likaså bedöms skolans nära centrumdel och parkeringsytor ge konflikter med barnens säkerhet och miljö.

41.4 Vidare efterfrågas en högre ambitionsnivå på centrumdelen med tydligare stadskvarterskaraktär för att tydliggöra dess funktion och bidra till mer yteffektivitet.

41.5 Slutligen efterfrågas en förbättrad cykelinfrastruktur i hela området inklusive access till Stockholm, Järfälla, Upplands-Väsby och Sigtuna.

Kommentar

41.1 *Synpunkt noteras*

41.2 *Se kommentar 9.1*

41.3 *Trafiksäkerhet kopplat till trafikallstring, parkering och skolan har hanterats i den nya trafikutredningar, korsningar och säkra skolvägar har setts över.*

41.4 *Synpunkt noteras*

41.5 *Planområdet har direkt access till nordsydligt cykelstråk genom Brunna mot Kungsängen och vidare. Ett nytt cykelstråk föreslås tvärs planområdet som en viktig del i att koppla den nya centrumutveckling och skolan med befintliga bostadsområden i öster och verksamhetsområdet i väster. För information om regionala kopplingar i cykelnätet hänvisas till kommunens cykelstrategi 2020-2025 som finns att tillgå på kommunens hemsida.*

42 Privatperson 40 och 41 inkom 2020-10-14

42.1 Boende på Banjovägen är kritiska till planförslaget, sett till befarad skuggning, ökade ljudnivåer, insyn, föroreningar, trafikproblem samt den planerade gångbron över Granhammarvägen som dom bedömer placeras nära deras fastighet.

42.2 Vidare befaras brist på parkering för skolpersonalen och för föräldrar till skolbarn, placeringen av en matvarubutik, ökade trafikmängder vid Brunnarondellen.

42.3 Generellt anses planeringen av försvåra den redan existerande industriverksamheten i närområdet.

Kommentar

- 42.1 *Se kommentar 2.5 gällande trafiksituationen, för övrig påverkan se kommentar 26.1. Kommunen planerar ingen gångbro över Granhammarsvägen i samband med detta planförslag.*
- 42.2 *Mängden parkeringsplatser till skolan baseras på skolverksamhetens önskemål och rekommendationer. Kommunens p-norm efterföljs.*
- 42.3 *Se kommentar 9.1*

43 Privatperson 42 och 43 inkom 2020-10-13

- 43.1 *Kritiska till att planförslagets förtätning som de anser bryter mot den idag befintliga karaktären i området som består av industrier och marknära bostäder.*
- 43.2 *Framför en oro för att Coronakrisen, och dess ökade behov av hemmaarbete, kommer ställa större krav på större tomter och utomhusytor. Även antalet parkeringsplatser per hushåll bör ses över i planeringen och utökas.*

Kommentar

- 43.1 *Se kommentar 26.1.*
- 43.2 *Vad pandemin kommer leda till gällande våra boendeformer är i dagsläget svårt att förutspå. Visar det sig att större tomter efterfrågas också för radhus så kommer det avspeglas på marknaden och det finns inget hinder för detta i en detaljplan som inte reglerar just tomstorlek. Att öka antalet p-platser innebär att uppmuntra till mer bilresande med utsläpp och trängsel som följd, vilket är en utveckling i fel riktning.*

44 Privatperson 44 inkom 2020-10-13

- 44.1 *Saknar en matbutik i vårt närområde och anser att det är prio 1. Gärna även apotek, frisör, klädbutik och vårdcentral. Det skulle också med tanke på trafik, bussar etc. vara fint med en Vårdcentral.*
- 44.2 *I övrigt ser vi fram emot fina parker med mycket grönt och platser att kunna mötas på, kanske trevligt café o dylikt. Det är viktigt att byggnation etc. kommer till stånd eftersom det nu är ett mycket tråkigt och otrivsamt område.*

Kommentar

- 44.1 *Synpunkt noteras. Samtliga föreslag till servicefunktioner medges inom detaljplanens centrumdel.*
- 44.2 *Synpunkt noteras.*

45 Privatperson 45 och 46 inkom 2020-10-13

- 45.1 *Är kritiska till planförslaget då det anses bidra ytterligare till ett redan överbelastat vägnät. Överbelastningen är tidigare en följd av etableringar/utbyggnad av företag i området, och framöver kopplat till e-handel och Livgardet. Planförslagets planerade cirkulationsplatser tros inte i tillräcklig utsträckning kunna bidra till en acceptabel trafiksituation.*
- 45.2 *Antalet parkeringsplatser bedöms vara kraftigt i underkant, sett till antalet bostäder och dess läge i kommunen i stort.*
- 45.3 *Vidare anges att luftkvaliteten i området är dåligt, vilket tros försämrats ytterligare när skogspartiet avverkas till förmån för bebyggelse.*

- 45.4 Kritik mot att förslagets bidrar till en karaktärsförändring med flervåningshus i närhet av småhusområde. Funktion som mötesplats ifrågasätts, då den sluter sig mot ex det befintliga småhusområdet.
- 45.5 Den högre bebyggelsen bedöms medföra en rad olika olägenheter gentemot den befintliga småhusbebyggelsen, bl.a. önskad insyn, minskade soltimmar, ökad skuggning, ökade bullernivåer.
- 45.6 De är anmärkningsvärt att ingen utredning har gjorts för hur befintlig bebyggelse (Brunna) påverkas av en ny stadsdel. Det mesta som presenterats i form av utredningar har rört det nya området.
- 45.7 Avslutningsvis anser man att om kommunen inte klarar av att begränsa höjden på flerbostadshusen och minska antalet bostäder är det bättre att behålla befintlig detaljplan.

Kommentar

- 45.1 *Se kommentar 2.5*
- 45.2 *Antalet parkeringar följer kommunens parkeringsnorm för aktuellt läge och respektive boendeform/funktion.*
- 45.3 *Luftkvaliteten i området är enligt Luftvårdsförbundets mätningar god.*
- 45.4 *Se kommentar 26.1*
- 45.5 *Se kommentar 26.1*
- 45.6 *Det stämmer att utredningarna i huvudsak studerar förutsättningarna för att bebygga och utveckla den aktuella fastigheten. Men utvecklingen sker i ett sammanhang och med syfte att utveckla Brunna i stort med ny service och ett större utbud av bostäder. Framtagna utredningar analyserar bland annat hur det tillkommenade bostadsområdet påverkar angränsande områden, liksom åtgärder för att angränsande verksamhetsområden ska kunna fortsätta bedrivas som idag. Planförslaget i sig innehåller inga funktioner/verksamheter som innebär risker och störningar för omgivningen.*
- 45.7 *Efter samråd har detaljplanen ändrats så att bebyggelsen regleras genom högsta tillåtna byggnadshöjd över marken istället för över det så kallade nollplanet. På så vis är höjdangivelserna tydligare och lättare att läsa av. Bebyggelsen blir som högst i söder, upp till som mest 6 våningar. Här är högre bebyggelsen förutsättning för att skydda kvarteren innanför från buller på Effektivvägen. De varierande höjderna och relationen till befintliga bostadsområden redovisas i en ny sektion i planbeskrivningen och i Kvalitetsboken.*

46 Privatperson 22 inkom 2020-10-14

- 46.1 Framför samma synpunkter som i yttrande 26.1 – 26.5 ovan.
- 46.2 Avverkning av skogen anses kunna leda till ökad blåst i området och ytterligare försämring för de boende. Så många träd som möjligt bör behållas samt anläggande av ny skog bör ske. Det kan till och med vara bättre att nyttja området som ett rekreationsområde i stället.
- 46.3 Markarbeten med sprängningar kan leda till att fastigheterna i området skadas på grund av sättningar och sprickor i husgrund.

Kommentar

- 46.1 *Se kommentarer enligt 26.1- 26.5 ovan.*
- 46.2 *Synpunkt noteras. Ambitionen är mycket riktigt att ta tillvara delar av den befintliga vegetationen och låta den utgöra värdefulla inslag på gårdar, i kvarterspark och inte minst på*

skolgården. Den idag till stora delar hårdgjorda ytan kommer därtill tillföras nya gröna värden i form av trädgårdar, bostadsgårdar och planteringar utmed gator.

- 46.3 *Markarbeten ska följa gällande regelverk och föregås av geotekniska undersökningar för att minimera denna risk.*

47 Privatperson 47 inkom 2020-10-13

- 47.1 Oroas som företagare att planerna på att blanda in bostäder, skolor och handel riskerar att kraftigt försämra förutsättningarna för företagen i området. Skrivande har etablerat sig och investerat i området med förutsättningen att detta är ett område avsett för företag, där verksamheten inte utgör någon olägenhet för kringboende. Motsätter sig förslaget och hänvisar till nya köpcentrum som byggts samt exploateringsplanerna österut i Brunna.
- 47.2 Det påpekas att trafikmätningen utförts under Coronaperioden och kan inte anses ge ett rättvisande utslag.

Kommentar

- 47.1 *Se kommentar 9.1*
- 47.2 *Siffror rörande trafikalstring och trafikrörelser är i utredningen inför samrådet baserade på 2018 och prognos för 2040. De påverkas således inte av pandemin.*

Resultat av samrådet

Ändringar i planförslaget

Följande revideringar har gjorts i detaljplaneförslaget efter samrådet:

- Förskolan har flyttats från byggnaden mot Effektvägen sydväst till en mer skyddad och friliggande byggnad i nordöstra hörnet av samma kvarter. Den tidigare byggrätten för småhus på samma plats har därmed minskats och lokalgatan har ersatts med en GC-väg. Se illustration nedan.
- Samtliga gator och korsningar har bearbetats efter att ha studerats och förprojekterats sett till bland annat svängradier och trafiksäkerhet.
- Planområdets norra kvarterspark har justerats i form och utbredning liksom flyttats för att få direkt anslutning till allmän plats GATA. Se illustration nedan. Kring den södra parken har angränsande gata ändrats från enskild till allmän.
- Idrottshallen har flyttats från skolområdets norra del till dess södra.
- Över skolgården har ett stråk av allmän plats för park tillkommit, i syfte att säkra åtkomsten till de VA-ledningar som är förlagda där. Ytan kommer att användas som skolgård.
- På ett antal platser har planen kompletterats med ytor bestående av kvartersmark för parkering.
- Markanvändningen C3 utgår. Bebyggelsen utmed centrumstråkets norra sida delas upp i tre egenskapsområden där de yttre istället förses med C1 och det mittersta med C2.
- Bestämmelse om krav på förhöjd bottenvåning har justerats.
- Begreppet småhus ändras till enbostadshus.
- Bestämmelse n2 har justerats och n3 har tillkommit.
- E-området längst i norr har fått en ny placering intill planområdesgränsen
- Byggrätterna längst i norr som tidigare var uppdelade med separata höjdangivelser för de tvärställda gavlarna har förts samman till en volym med genomgående samma höjd.
- I planområdets sydöstra kvarter har delar omvandlats från flerbostadshus till enbostadshus (radhus). Byggnadsdelen längst i sydost har sänkts från 6 till 5 våningar. Se illustration nedan.
- Generellt har exploateringen sänkts något.
- Höjdsättningen av allmän plats GATA har studerats och preciserats utifrån förprojektering av området, för att säkra tillräcklig lutning för VA-ledningar och avrinning av dagvatten i enlighet med den bearbetade dagvattenutredningen.
- Höjdangivelser för byggnader har ändrats från högsta nockhöjd och totalhöjd i meter över nollplan till högsta byggnadshöjd och totalhöjd i meter (över färdig medelmarknivå). Bestämmelse om takvinkel har tagits bort.
- Efter uppdaterade utredningar har bestämmelser om skydd mot störning justerats och tillkommit gällande både risk och buller.
- För samtliga markytor som till samråd vad planlagda som allmän plats NATUR har markanvändningen ändrats till allmän plats PARK. Detta för att bättre stämma överens med ytornas karaktär och lämna större frihet vid anläggandet av GC-banor med tillhörande slänter och stödmurar.
- Ytor för dagvattenhantering har omfördelats, från den större grönytan som sträcker sig utmed planens östra sida, till samtliga mindre grönytor mellan parkering och Effektvägen och Energivägen.
- Ett antal flerbostadshus i planens södra del har försetts med utformningsbestämmelse som anger att taken ska utformas så att minst 50% av takvattnet ska avrinna mot infiltrerande kvartersmark.

- Planområdet har utökats till att även omfatta angränsande del av Effektvägen. Planområdesgränsen har studerats generellt och anpassats bättre till angränsande planer och fastigheters utsträckning.
- Med hänsyn till buller från trafik och verksamheter har bestämmelser om skydd mot störning justerats och kompletterats.
- Bestämmelse om villkor för startbesked har omformulerats och kompletterats, både avseende markföreningar och buller.
- Genomförandetiden har ändrats.
- Tidigare bestämmelse om markreservat för gemensamhetsanläggning för bostadsnära lek och utevistelse har utgått då dessa ytor omvandlats till allmän plats för park. En ny bestämmelse om markreservat för gemensamhetsanläggning för gång- och cykelväg har tillkommit.
- Frånsett barnkonsekvensanalysen har samtliga utredningar uppdaterats. En ny trafikanalys har tillkommit, liksom en bedömning av luftkvalitet och mobilitetsutredning.
- Planbeskrivningen har förtydligats för att bättre bemöta frågor som väckts under samråd, och justerats till följd av uppdaterade utredningar och det slutliga bebyggelseförslaget.

Utöver ovan nämnda revideringar har mindre redaktionella ändringar tillkommit.



I norr visar gul markering kvartersparkens tidigare läge, som efter flytt av park ersatts med radhus. I söder har justeringar av höjden gjorts kring förskolan. I kvarteret längs sydost har byggnader sänkts från 6 våningar till 5 våningar för flerbostadshusen. Flerbostadshus i det mest sydöstra kvarteret har ersatts av radhus i max tre våningar.

Underlagsmaterial

- Kopior av inkomna synpunkter under samrådet.

Materialet går att beställa från kommunens Planavdelning.

Upprättad 2021-06-07 av

Planavdelningen

Henric Carlsson

Planchef

Lisette Calleberg

Planarkitekt

Joakim Olsson Syväluoma

Projektledare exploatering