

Datum	Vår beteckning
2021-11-04	KS 15/0583

Granskningsutlåtande

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
Hur granskningen har bedrivits	3
Inkomna synpunkter, lista.....	3
Inkomna synpunkter med kommentarer	4
Statliga myndigheter.....	4
Kommunala nämnder och bolag.....	9
Övriga remissinstanser	13
Fastighetsägare inom Brunna verksamhetsområde	16
Privatpersoner och övriga.....	17
Resultat av granskningen	22
Underlagsmaterial.....	23

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 som mest 850 bostäder i varierade former och storlekar. Utförd trafikanalys är baserad på redovisade parkeringstal och högst 850 bostäder. Då trafikrörelser till/från planområdet har inverkan på riksintresset E18 är det av största vikt att redovisat antal bostäder inte överskrider. 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, friliggande enbostadshus och flerbostadshus. En central och samlande funktion i området utgörs av föreslagen grundskola för 600 elever med tillhörande idrottshall. Detaljplanen möjliggör även besöksanläggning för kultur och idrott för att skapa en levande stadsdel i händelsen av att behovet för skola minskar. Förslaget medger även en förskola för som mest åtta avdelningar. En större lokal för livsmedelsbutik lokaliseras 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 östvästligt gång- och cykelstråk som kopplar Viby till övriga Brunna och vidare mot Gröna dalen. Här 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 huvudsakligen plats åt radhus i olika former. Radhusen är två till tre våningar och flerbostadshusen som högst fyra våningar. Högre byggnadshöjder i planområdets utkanter bildar ett skydd mot trafik- och industribuller. Placering av byggnadsvolymer tillsammans med planbestämmelser i plankartan syftar till att säkerställa bostäder med god boendemiljö utifrån platsens förutsättningar gällande buller och risk. Strukturen möjliggör att delar 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 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.

Hur granskningen har bedrivits

Kommunstyrelsens samhällsutskott beslutade den 16 juni 2021 § 33 att sända ut förslag till detaljplan för Viby (Viby 19:3 m.fl.), nr 2001, på granskning enligt reglerna för utökat förfarande.

Detaljplaneförslaget var under tiden den 30 juni – 25 augusti 2021 utsänt för granskning och skickades till berörda fastighetsägare samt myndigheter m.m. enligt remisslista. Under remisstiden var detaljplaneförslaget utställt i kommunhuset i Kungsängens centrum, i Brohuset i Bro centrum, samt på kommunens webbplats (www.upplands-bro.se/dpviby). Granskningen kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 30 juni samt annonserades i Mitt i Upplands-Bro den 3 juli 2021.

Öppet hus hölls den 19 augusti klockan 16–19. Cirka 25 personer deltog.

Inkomna synpunkter, lista

Med anledning av förslaget till detaljplan har 28 synpunkter inkommit till kommunen. Av dessa inkom 5 synpunkter efter granskningsperiodens 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 2021-09-29
2	Lantmäteriet	inkom 2021-08-25
3	Trafikverket	inkom 2021-08-25
4	Luftfartsverket	inkom 2021-07-01
5	Försvarsmakten	inkom 2021-06-30

Kommunala nämnder och bolag

6	Bygg- och miljönämnden	inkom 2021-10-01
7	Kultur- och fritidsnämnden	inkom 2021-09-29
8	Tekniska nämnden	inkom 2021-09-21
9	Utbildningsnämnden	inkom 2021-10-08

Övriga remissinstanser

10	Trafikförvaltningen	inkom 2021-08-20
11	Brandkåren Attunda	inkom 2021-10-07
12	Kommunalförbundet Norrvatten	inkom 2021-06-30
13	E.ON Energidistribution	inkom 2021-07-28
14	E.ON Värme	inkom 2021-08-25
15	Käppalaförbundet	inkom 2021-08-23
16	Swedavia Swedish Airports	inkom 2021-07-06
17	Vattenfall Eldistribution AB	inkom 2021-07-06

Fastighetsägare inom Brunna verksamhetsområde

18	Anders Elofsson (Svenska väg AB)	inkom 2021-08-24 Viby 19:38 och 19:39
19	Lars Elofsson (Svenska väg maskin AB)	inkom 2021-07-24 Viby 19:67

Privatpersoner och övriga

20	Privatperson 1, 2, 3 och 4	inkom 2021-08-25
----	----------------------------	------------------

21	Privatperson 5	inkom 2021-06-30
22	Privatperson 6	inkom 2021-06-30
23	Privatperson 7	inkom 2021-08-05
24	Privatperson 8	inkom 2021-08-13
25	Privatperson 9 och 10	inkom 2021-08-13
26	Privatperson 11	inkom 2021-08-23
27	Privatperson 12	inkom 2021-08-24
28	Privatperson 13	inkom 2021-08-24

Inkomna synpunkter med kommentarer

I det följande kommenteras synpunkter på förslag till detaljplan för Viby (Viby 19:3 m.fl.), nr 2001. Synpunkter som inte innebär särskilda överväganden med avseende på planens utformning eller innehåll, kommenteras inte i sak. Synpunkterna redovisas kortfattat utan inbördes rangordning. För den fullständiga lydelsen av respektive synpunkt hänvisas till de ursprungliga synpunkter som kan erhållas från kommunen. I omedelbar anslutning till inkomna synpunkter redovisas Planavdelningens kommentarer.

Statliga myndigheter

1 Länsstyrelsen i Stockholms län inkom 2021-09-29

- 1.1 Länsstyrelsen bedömer utifrån våra ingripandegrunder i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör hälsa och säkerhet, med hänsyn till risker kopplade till transporter med farligt gods samt översvämning.

Kommunen redovisar till granskningen en prognos för trafiken generellt på vägarna. I samrådet efterfrågade Länsstyrelsen motsvarande prognos mer specifikt för farligt gods på Effektivvägen, vilket kommunen nu inte redovisat. Kommunen har heller inte studerat ett förändrat antal transporter med farligt gods i en osäkerhetsanalys. Vid fler sådana transporter kan åtgärder behövas på större avstånd. Länsstyrelsen anser inte att kommunen, med det bristande underlag som finns i ärendet, har visat att planförslaget inte innebär risker för människors hälsa och säkerhet.

Kommentar

- 1.1 *Effektivvägen utgör en sekundärled för transporter av farligt gods och antalet transporter av farligt gods kommer att vara beroende av verksamheterna i närområdet och hur dessa utvecklas i framtiden. En prognos för hur transportbehovet gällande transporter av farligt gods ser ut i framtiden, exempelvis om 20 år, medför betydande osäkerheter. För att beakta detta har riskutredningen uppdaterats med en känslighetsanalys där påverkan på individrisknivån avseende antal transporter av farligt gods har analyserats (med en ökning med 25, 50 respektive 100 procent), respektive en alternativ ADR-fördelning (fördelning av olika innehåll/farligt gods) studerats. Föreslagna skyddsåtgärder i detaljplan bedöms i riskutredningen tillräckliga både vid ökad frekvens och förändrat innehåll/ADR-fördelning.*

- 1.2 I skyfallsanalysen och av planbeskrivningen framgår att framkomligheten för räddningstjänsten till planområdet kan vara begränsad på grund av stora

vattensamlingar på Granhammarsvägen söder om planområdet vid ett skyfall. Problemet finns redan i nuläget och kommer inte att försämrats med de planerade åtgärderna. Med föreslagen markanvändning kommer däremot behovet och antalet människor inom området att öka jämfört med dagens verksamheter. Länsstyrelsen anser därför att kommunen behöver säkerställa räddningstjänstens framkomlighet till området vid skyfall.

Kommentar

1.2 *Risken för översvämning på Granhammarsvägen har uppmärksamats genom lågpunktskarteringar som visar teoretiska vattenstånd vid skyfall utifrån befintliga markhöjder av varierande noggrannhet. Länsstyrelsens GIS-karta "översvämningsrisk vid skyfall, lågpunktskartering" visar på översvämningsrisk på Granhammarsvägen både norr och söder om E18. Denna kartering tar inte hänsyn till att E18 går på bro över Granhammarsvägen och att vattnet därmed i praktiken inte blir stående på norra sidan utan rinner vidare till den faktiska lågpunkten söder om E18, en bild som stämmer med vad skyfallskartering enligt SCALGO med något högre noggrannhet visar på. Kartering likt dessa ger värdefull vägvisning av vilka platser som behöver bevakas och studeras mer i detalj.*

Planområdet ligger inom upptagningsområdet för Brandkåren Attundas heltidsstation i Järfälla och deltidstation i Bro. Då den aktuella lågpunkten, varken före eller efter pågående ombyggnationer av Granhammarsvägen, påverkar den norra avfarten från E18, begränsas inte heller framkomligheten för räddningstjänsten då utryckning till planområdet eller Brunna i övrigt, kommer från stationen i Järfälla, dvs österifrån på E18. Denna information har stämts av med brandkåren. I det fall utryckning måste ske från Bro och den södra avfarten inte kan användas, finns möjlighet att vända vid trafikplats Stäket, cirka 4 km österut på E18, för att sedan använda den norra avfarten mot Brunna.

Volymen på vattenansamlingen vid den faktiska lågpunkten på Granhammarsvägen söder om E18 påverkas förutom av de förenklade markhöjderna, också av hur vägbanan och dess omgivning är utformad, av vilka åtgärder som vidtas uppströms för att minska flödet, liksom av möjligheterna för vattnet som ansamlas i lågpunkten att rinna vidare nedströms.

I detta nu, hösten 2021, pågår en omfattande ombyggnation av Granhammarsvägen. Ombyggnationen sträcker sig från korsningen Pettersbergsvägen upp till Brunnarondellen. Ombyggnationen är en del av genomförandet av detaljplan Norrboda-Brunna som vann laga kraft 2016. Som del av denna ombyggnation vidtas åtgärder som de aktuella skyfallskarteringarna inte tar hänsyn till. Vid färdigställandet kommer vägbanan att ha smalnats av med cirka 3 meter vilket innebär att tidigare asfaltsytor blir icke hårdgjorda ytor, slänt och diken. Utmed vägen och strax norr om lågpunkten byggs tre kompletterande makadamdiken och ett fördröjningsmagasin. I höjd med Mätarvägen byggs därtill en dagvattendamm. Dessa bromsar alla flödet nedströms.

I höjd med lågpunkten skevas vägbanan för att säkra avrinning mot diket på vägens västra sida. Därifrån leds vattnet i trumma under Granhammarsvägen till den lägre nivå på östra sidan. Fortsatt leds vattnet vidare i dagvattenledning nedströms mot närliggande Gröna dalen.

En ändring av delar av gällande detaljplan för Norrboda-Brunna är under framtagande. Inom ramen för det arbetet ställs nya krav på ökad dagvattenhantering inom planområdet och bedömningen är att föreslagna åtgärder innebär att den totala vattenvolymen till nedströms områden minskar, vilket innebär att flödena till lågpunkterna på Granhammarsvägen minskar ytterligare.

Större problem med översvämningar på platsen har, trots vad karteringen visar, i praktiken inte dokumenterats. Sett till de åtgärder som vidtas bedöms risken minskas än mer.

Utbyggnadstiden för det aktuella planområdet beräknas till 10–15 år. Kommunen har därmed

tid att studera om ytterligare åtgärder för Granhammarsvägen behöver vidtas samt åtgärda dessa innan planområdet är fullt utbyggt. Det bedöms finnas goda förutsättningar för att vid behov öka kapaciteten i trummor och dagvattenledningar inom och intill lågpunkten för att avleda större flöden vidare mot den lägre liggande Gröna dalen, ett idrotts- och rekreationsområde utan samhällsviktig karaktär, där tillfälliga översvämningar bedöms acceptabla. Kommunen har genom sitt väghållarskap på Granhammarsvägen, i dialog med markägaren Trafikverket, stor rådighet över framtida åtgärder på vägen och närmast angränsande ytor. Kommunen äger därtill mark både uppströms och nedström, samt de nämnda områdena Gröna dalen och idrottsområdet.

I samrådsförslaget till den fördjupade översiktsplanen för Kungsängen finns en planeringsinriktning om att reservera ytor för översvänningsrisk och skyfall som pekas ut som strategiska blågröna stråk. Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande för denna fördjupade översiktsplan efterfrågat ett förtydligt ställningstagande och strategi för hanteringen av översvänningsrisk samt vilka områden som utpekade stråk är dimensionerade för. Inför granskning som beräknas äga rum till sommaren 2022 kommer strategin att utvecklas bl.a. med tydligare ställningstaganden om översvänningsrisker.

Med anledning av att framkomligheten för räddningstjänsten inte påverkas vid utryckning österifrån, i kombination med pågående ombyggnation liksom förutsättningar och kommunens rådighet att vid behov vidta ytterligare åtgärder, bedömer kommunen att planförslaget inte utgör någon risk för människors hälsa och säkerhet.

2 Lantmäteriet inkom 2021-08-25

2.1 Lantmäteriet har ingen erinran över planförslaget.

3 Trafikverket inkom 2021-08-25

3.1 Trafikverket saknar fortfarande en djupare analys på vad som är lämplig markanvändning för området som är utpekad som verksamhetsområde i gällande översiktsplan och som sekundärt bebyggelseområde enligt regional plan 2050. De poängterar på nytt att 850 bostäder är en stor del av kommunens bostadsåtagande till 2050 enligt RUFSS, en utveckling i sekundärt bebyggelseområde som riskerar att påverka E18 med bland annat ökad trängsel och framkomlighetsproblem. Samtidigt utgör detaljplanen en förtätning på en redan delvis exploaterad plats, som möjliggör förbättrad service, gång/cykelinfrastruktur och ökat resandeunderlag till kollektivtrafik i Brunnaområdet.

Kommentar

3.1 *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 samrådsversionen av den fördjupade översiktsplanen omnämns den aktuella planens syfte likt övriga liknande projekt. Skrivelsen om utvecklingen av Viby kommer att fördjupas och den fördjupade översiktsplanen beräknas ställas ut för granskning till sommaren 2022. Som mest 850 bostäder kommer att byggas ut över cirka 10 års tid. I relation till andra pågående planer bedöms det stå i paritet med kommunens bostadsförsörjningsprogram som redovisar ett behov om 400 färdigställda bostäder om året, där cirka hälften ska finnas i Kungsängen där Brunna ingår. Bostadsförsörjningsprogrammet är samordnat med åtagandet i RUFSS.*

3.2 Trafikverket belyser att kommunens framtagna trafikanalys visar på att trängsel och kapacitetsproblem på E18 år 2040 förstärks av främst detaljplan Rankhus, men

instämmer inte i att påverkan av Viby 19:3 blir marginell. Ett par procent ökad trafik ger försämrad framkomlighet på ramper och E18.

Kommentar

3.2 *Trafikanalysen visar att planförslaget har en viss effekt under förmiddagen men den bedömning som gjorts i analysen är att dess påverkan inte är så stor att det motiverar att området inte byggs ut. En känslighetsanalys med 5 % generell trafikökning gjordes just för att bedöma påverkan på E18.*

3.3 Ytterligare större exploateringar i sekundära bebyggelselägen längs E18 kommer försämra framkomligheten, påverka E18 och mellankommunala intressen. Denna fråga behöver hanteras i kommunens översiktliga planering, t ex i FÖP Kungsängen.

Kommentar

3.3 *Inför granskning av FÖP Kungsängen kommer kommunen ta fram en systemanalys för kommunens samlade exploaterings påverkan på E18.*

3.4 För att säkerställa tillgängligheten kan Trafikverket tvingas begränsa kapaciteten till E18 vid Brunna med tex påfartsreglering. För att undvika framkomlighetsproblem är det angeläget att detaljplaner så som Viby 19:3 vidtar åtgärder för minska bilresandet på lokalt, regionalt och nationellt vägnät. Kommunen och byggherrar bör rimligen förbinda sig att genomföra föreslagna mobilitetsåtgärder. I det ingår att säkra att en direkt gen busslinje mellan Viby och Kungsängen i dialog med Trafikförvaltningen. Kommunen behöver parallellt med detta kraftigt sänka parkeringstalen (föreslås i planen till 1,0 respektive 0,8), för att få ner bilberoendet.

Kommentar

3.4 *Att underlätta för ett hållbart resande och minska bilberoendet är en viktig målsättning i utvecklingen av planområdet och kommunen som helhet. Föreslagna mobilitetsåtgärder syftar till att på ett trovärdigt sätt skapa förutsättningar för förändrade resebeteenden och de behov som eventuellt uppstår när bilresorna minskar. Detta ger byggaktören goda incitament och utrymme att motivera ett minskat parkeringsbehov och en flexibilitet för planen att följa utvecklingen. Vid bygglovsprövning är då gällande p-tal vägledande med ska vägas samman med de åtgärder och åtaganden som bebyggelseförslaget omfattar.*

En direktbuss till pendeltågsstationen bedöms vara värdefullt för utvecklingen av Brunna som helhet, men ligger inte inom ramen för denna enskilda detaljplan, utan kommer att hanteras som en del av kommunens strategiska planering.

3.5 Den generella trafikökning på 1 % i trafikutredningen stämmer inte överens med Trafikverkets basprognos där 1,4 % anges som genomsnittlig ökning i länet. ÅDT siffrorna för 2040 ligger långt under Trafikverkets egna siffror. Dock stämmer kommunens redovisade siffror i FM och EM-maxtimme (2020 och 2040) bättre överens med våra prognoser.

Kommentar

3.5 *Kommunen instämmer i att förklaringen gällande den generella trafikökningen i trafikanalysen är missvisande. Siffran 1 %, kommer från en presentation som följde med kommunens tidigare modell men är av allt att döma fel. Den tidigare modellen i sig är dock baserad på Sampers. Resultaten som visas i rapporten som följde den tidigare modellen visar en flödesökning vid E18 mellan nuläge och 2040 på 2,0%/år norr om trafikplats Brunna och 2,2%/år söder om trafikplats Kungsängen. Mikromodellen som kodades för den aktuella*

analysen har denna tidigare modell (baserad på Sampers) som grund. Utöver modellen är de lokala vägarna justerade med mätningar från hösten 2020. Det innebär att den trafikökning som tillämpats i analysen till och med är högre än Trafikverkets prognos.

ÅDT togs fram i trafikanalysen enbart som underlag för bullerberäkningar. ÅDT har inte använts som underlag i analyserna

- 3.6 I handlingarna står att det är cirka 600 meter från detaljplanen till E18. Vi har mätt det till ca 350 meter. Detta behöver uppdateras handlingar.

Kommentar

- 3.6 *Avståndet om cirka 600 meter är mätt från avfarten från E18 till Granhammarsvägen upp till planområdet, inte på närmsta ställe fågelvägen. Detta förtydligas i planbeskrivningen.*

- 3.7 Trafikverket ser det fortsatt som angeläget att ett separerat vägnät för gång och cykel till målpunkter runt omkring skolan och idrottshallen samt till förskolorna säkerställs.

Kommentar

- 3.7 *Frågan om separat cykelbana har setts över särskilt och gatunätet har bearbetats avseende säkra korsningar och passager. Kommunen vidhåller att planförslaget har anpassats för att till skapa säkra skolvägar. Gångbanor finns utmed stadsdelens alla gator. Skolområdet angörs med cykel direkt från det separata öst-västra cykelstråket i norr och från det nordsydliga stråket utmed hela dess östra sida. Korsningen mellan skolan och förskolan utformas upphöjd och med god sikt. Cykeltrafik från norr inom området sker säkert på en mindre lokalgatan från torget och rakt söderut. De som kommer utifrån till förskolan färdas på det nord-sydliga cykelstråket för att ansluta och röra sig säkert sista biten på gångvägen mellan de två sydostliga kvartererna. Lokalgatorna utformas medvetet smala för att hålla nere hastigheterna.*

- 3.8 I bullerutredningen har de skrivit att bullret från E18 är försumbart i. Trafikverket har dubbelkollat bullernivåer från statlig väg i området i våra system och vi instämmer i kommunens slutsats att buller från E18 är försumbart i förhållande till bullret från det kommunala vägnätet.

Kommentar

- 3.8 *Synpunkten noteras.*

- 3.9 Trafikverket önskar att det förtydligas om det leds dagvatten till/under väg 907, via väg 841 när det rinner till recipienten Görväln respektive Skarven och i så fall till vilka platser.

Kommentar

- 3.9 *Det dagvatten som inte tas om hand inom planområdet och upp till dimensionerande regn (20-årsregn) ska ledas i VA-huvudmannens nät fram till recipient. Väg 907 ligger direkt intill planområdet, medan väg 841 sträcker sig söder om centrala Kungsängen, dvs på ett större avstånd. Båda vägarna ligger dock mellan planen och recipient och korsas av det kommunala dagvattenätet.*

Vid skyfall kommer flöden att rinna till utpekade gång- och cykeltunnlar och fastna där till det kan rinna undan i ledningsnätet- efter avslutat regn. Gång- och cykeltunnlarna ligger under de kommunala vägarna Effektivvägen och Energivägen, men även under Granhammarsvägen

väg 907. I dessa tunnlar ansamlas vatten redan idag vid skyfall, men vägen som sådan påverkas inte.

- 3.10 Bilaga 2, skyfallsutredning verkar vara tom. Följande behöver redovisas: Under skyfall, kommer ytvatten på något sätt ledas mot någon av Trafikverkets vägar, diken eller trummor? Om ja, finns tillräcklig kapacitet för att ta emot detta extra vatten vid ett 100-årsflöde?

Kommentar

3.10 Skyfallsutredningen redovisas som separat handling och inte som bilaga.

4 Luftfartsverket inkom 2021-07-01

- 4.1 LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen

5 Försvarsmakten inkom 2021-06-30

- 5.1 Försvarsmakten har inga synpunkter på detaljplanen men vill fortsatt betona vikten av att vid genomförandet av detaljplanen beakta de synpunkter gällande trafik och infrastruktur som Försvarsmakten bland annat tidigare framfört vid samrådet av detaljplanen samt vid tidigare remisserna gällande åtgärder på Granhammarsvägen och den fördjupade översiktsplanen för Kungsängen.

Kommentar

5.1 Synpunkt noteras. Försvarsmaktens tidigare information och synpunkter har efterföljts i den mån de påverkats av planförslaget.

Kommunala nämnder och bolag

6 Bygg- och miljönämnden inkom 2021-10-01

- 6.1 Bygglovsavdelningen bedömer att p-normen kommer att prövas i bygglov i första hand och en mobilitetsutredning som omnämns i planbeskrivningen kan ses som ett stöd för exploatörens talan om fråga om eventuellt färre parkeringar anordnas, dock inget vägledande. Risker är stora att det blir en tröghet i bygglovsprocessen om detaljplanen inte har ett för genomförandetiden gällande p-tal. I övrigt finner bygglovsavdelningen att plankartan som skickats ut på granskning förtydligar de frågetecken som avdelningen hade under samrådsskedet.

Kommentar

6.1 Utbyggnaden av området kommer att ske etappvis och över en längre tid. Syftet med mobilitetsutredningen är just att lyfta fram möjliga insatser och åtgärder som kan uppmuntra till ett mer hållbart resande, nu och på sikt. Att låsa planen vid idag föreslaget p-norm bedöms vara varken flexibelt eller långsiktigt.

- 6.2 Miljö- och livsmedelsavdelningen konstaterar att det finns industriverksamheter som är aktiva kvälls- och helgtid, att bostäder är lokaliserade intill rondeller där tunga fordon accelererar samt bromsar in, och att det inte har redovisats en tillräcklig lösning för att de ska bedöma att det inte föreligger en risk för olägenhet för människors hälsa. Miljö- och livsmedelsavdelningen bedömer därför fortfarande att lokaliseringen av bostads- och skoländamål direkt intill industriändamål av aktuellt

slag inte är lämpligt med hänsyn till möjligheterna för att förebygga olägenheter för människors hälsa och visuella påverkan.

Kommentar

6.2 *Risk och buller kopplat till både trafik och angränsande verksamheter har utretts och visar att riktvärden uppnås med föreslagna åtgärder. Planen har kompletterats med villkorsbestämmelser kopplat till buller för att säkra att utbyggnaden sker i etapper där riktvärden för buller uppnås för bostäderna även under utbyggnadstiden.*

6.3 Miljö- och livsmedelsavdelningen saknar en sammanfattande punkt gällande omhändertagandet av takdaggvatten under rubriken ”slutsats” i dagvattenutredningen

Kommentar

6.3 *Hanteringen av takvatten beskrivs i figurer under i utredningens kapitel om förslag på åtgärder och omfattas i slutsatsen i sammanvägd punkt om omhändertagande av dagvatten på kvartersmark.*

6.4 Om detaljplaner och bostadsområden utformas enligt de regler och riktlinjer som följer av plan- och bygglagen och miljöbalken bedöms boendemiljön för barn säkras i ett planeringsskede.

Kommentar

6.4 *Synpunkt noteras.*

7 Kultur- och fritidsnämnden inkom 2021-09-29

7.1 Kultur- och fritidskontoret belyser vikten av fysisk aktivitet och att en förutsättning för detta är att det finns tillgängliga lokaler, anläggningar, grönområden och träffpunkter för kultur- och fritidsaktiviteter. I nära anslutning till Viby behövs anläggningar för föreningslivet men även mindre anläggningar i närmiljön för spontanidrott. Dessutom finns behov av mötesplatser för kulturaktiviteter och andra fritidsaktiviteter. I nya bostadsområden ska det finnas ytor som lockar barn, unga och även vuxna att vistas utomhus vilket bidrar till ökad trivsel och livskvalité. Viktigt också att planeringen har könsperspektivet och jämlikhet i fokus.

Kommentar

7.1 *Synpunkt noteras. Planförslaget anses tillföra både lokaler och ytor för fysisk aktivitet. Skolans centrala placering gör skolgården lättillgänglig kvällar och helger och närheten till naturområden norr och väster om planområdet anses god.*

7.2 En skola för 600 elever med tillhörande idrottshall finns med i planförslaget. Idrottshallen bör vara multifunktionell och möjliggöra spel för de traditionella inomhusidrotterna med krav på spelmått 20 x 40 m. Utöver en aktivitetsyta på 20 x 40 m behövs serviceytor i form av omklädningsrum, förråd och enkel servering för att möta föreningslivets behov på kvällar och helger.

Kommentar

7.2 *Synpunkt noteras. Föreslagen idrottshall är utformad utifrån dessa mått och riktlinjer.*

- 7.3 Det finns i dag smarta modullösningar som är mycket kostnadseffektiva vilket skulle löna sig på längre sikt istället för att bygga en liten gymnastikhall trots planer för utbyggnad vid Kungsängens IP.

Kommentar

- 7.3 *Synpunkt noteras.*

- 7.4 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. Skolan är planerad som en F-9 skola. Det är viktigt med en generöst tilltagen utemiljö som tar tillvara befintlig naturmark. En utemiljö som stimulerar till fysisk aktivitet, kreativitet och lek och som även kan fungera som en mötesplats för boende i området på kvällar och helger. Det anses vara av stor vikt att vid anläggande av utemiljöerna ta hänsyn till att skapa trygga platser utan att för den skull göra avkall på möjligheten att ha god uppsikt både dag som kväll.

Kommentar

- 7.4 *Synpunkt noteras inför kommande utformning och projektering av skola och skolgård.*

- 7.5 I Brunna finns idag få idrotts- och aktivitetsytor och det är brist på anlagda grönytor med hög rekreativ kvalitet. Det är därför extra viktigt att ta till vara på befintlig vegetation i södra delen av planområdet som kvalitetshöjare vid skol- och förskolegårdarna.

Kommentar

- 7.5 *Synpunkt noteras. Tillvaratagandet av vegetationen för skol- och förskolegård är en av projektets ambitioner. Delar av dessa gårdar omfattas av planbestämmelse som anger att delar av befintlig vegetation ska bevaras.*

- 7.6 På relativt kort avstånd till planområdet finns Kungsängens IP, Gröna dalen, badplatser och större friluftsområden. Dessa platser kommer att vara målpunkter för de boende i Viby och det är därför viktigt att stärka kopplingarna till platserna och utveckla befintliga cykel- och gångstråk till säkra och trygga.

Kommentar

- 7.6 *Synpunkt noteras. Planområdet ansluter till befintliga gång- och cykelvägar åt alla väderstreck, men utveckling av dessa ligger inte inom ramen för denna detaljplan utan hanteras i kommunens översiktliga planering och därefter i respektive planprojekt.*

- 7.7 Inom området finns inga registrerade fornlämningar och för övrigt bedöms området inte innehålla några större kulturmiljövärden.

Kommentar

- 7.7 *Synpunkt noteras.*

8 Tekniska nämnden inkom 2021-09-21

- 8.1 Tekniska nämnden konstaterar att de flesta synpunkter som nämnden lämnade till samråd har beaktats, men saknar förtydligande av att cirkulationsplatsen i korsningen Effektvägen/ Energivägen ska anpassas för långa, tunga och breda fordon.

Kommentar

- 8.1 *Dimensioneringen av cirkulationsplatsen med hänsyn till tunga fordon har undersökts under planprocessen och kommer att säkras i detaljprojekteringen.*

- 8.2 Ansvaret för drift om snöröjning av parkeringsplatserna som ska ligga på kommunalägd kvartersmark ska ej åligga kommunen då reglering samt övervakning av parkeringsplatserna ska hyresgästerna ansvara för. Driften är avhängig parkeringsbestämmelserna och konflikt kan uppstå mellan de olika intressenterna.

Kommentar

- 8.2 *Ansvarsfördelning för snöröjning av parkeringar på kommunalägd kvartersmark redigeras i genomförandebeskrivningen i enlighet med synpunkten.*

- 8.3 De två planerade ytorna för lek och gemensam utomhus vistelse behöver förtydligas med krav på lekutrustning samt att ytornas storlek ses över för att täcka behov av lekplats i området. Utöver detta ska det tydligt framgå vem som ska bekosta byggnationen av lekplats samt vem som har ansvar för drift och underhåll.

Kommentar

- 8.3 *Krav på lekutrustning styrs inte av en detaljplan, ambitionen beskrivs dock i tillhörande gestaltungsprogram. Däremot säkras allmänna ytor för bland annat lek i de två parkerna samt på torgytan. Av genomförandebeskrivningen framgår det att kommunen ansvarar för byggnation, drift och underhåll av allmän plats PARK och TORG.*

- 8.4 Inom planområdet ansvarar kommunen endast för framdragande av allmänna VA-ledningar. Exploatören bekostar eventuell flytt av befintliga allmänna VA-ledningar.

Kommentar

- 8.4 *Synpunkt noteras.*

9 Utbildningsnämnden inkom 2021-10-08

- 9.1 Utbildningskontoret ser skolans placering som en central del i det gemensamma rummet som problematisk. I FÖP Kungsängen, ses det dock generellt positivt på att skolor och bebyggelse blandas.

Kommentar

- 9.1 *Planavdelningen instämmer med bedömningen i FÖP för Kungsängen att en blandning av olika funktioner, däribland skolor, bostäder och handel är att betrakta som positivt för stadsutvecklingen.*

- 9.2 Skolgårdens sammanhängande yta upplevs främjande för spontanidrott och rastaktiviteter. Yta för utomhusidrott saknas dock i förslaget, då idrottsplatsen i

Kungsängen och Gröna dalen ses som orealistiska alternativ för den ordinarie undervisningen i idrott och hälsa. Placeringen av skolbyggnaderna mot Granhammarsvägen, begränsar möjligheten att skapa avgränsade lektytor för de yngre barnen på skolan. Detta är problematiskt ur ett tillsynsperspektiv då en helt öppen och gemensam gård, är svår att hålla uppsikt över. Utbildningskontoret har idag hägnat in stor del av nuvarande skolgårdar för att kunna uppfylla tillsynsansvaret på våra lågstadieskolor. Om skolbyggnaderna inte längre behövs som ljudbarriär, då en ny bullervall byggs, skulle placeringen av byggnaderna med fördel kunna ändras för att avgränsa ytorna mer.

Kommentar

9.2 *Skolgården omfattar enligt förslag en yta med utomhusplan som lämpar sig väl för både idrottslektioner och spontanidrott på rasterna. Skolans placering bedöms vara den mest lämpade sett till att den skapar en bullerdämpad och från trafiken mer avskild sida för skolgård. Hur gårdsmiljön kommer att delas in kommer att studeras vidare och möjlighet till inhägnad kvarstår.*

9.3 Risken finns också att cyklister använder sig av den stora öppna ytan som cykelväg, i stället för cykelbanorna som går runt området, vilket skulle kunna innebära fara för lekande barn.

Kommentar

9.3 *En stor sammanhängande skolgård betraktas som en kvalitet för skolan och dess utomhusaktiviteter, ordnade som spontana. Risker att någon skulle cykla på skolgården kan inte ställas mot detta. Det bör ses som en ordningsrutin för skolan, alternativt hanteras genom anpassade och väl avvägda fysiska åtgärder som förhindrar cyklister att gena över skolgården.*

9.4 Förskolans nya placering och byggnad skapar en positiv bild av området gällande både lokal och utomhusmiljö. Utbildningskontoret vill dock påpeka att viljan att skapa gemensamma rum inte får inskränka på förskolans möjligheter att skapa goda tillsynsmöjligheter. Inhägnadsmöjligheter kommer sannolikt att behövas.

Kommentar

9.4 *Synpunkt noteras och tas med som vägledning i kommande detaljstudier av gårdsmiljöerna.*

9.5 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

9.5 *Synpunkt noteras.*

Övriga remissinstanser

10 Trafikförvaltningen inkom 2021-08-20

10.1 Region Stockholm anser fortsatt att de i RUFSS 2050 utpekade sekundära bebyggelselägena bör bebyggas i mindre utsträckning än bebyggelse lokaliserad i lägen med högre regional tillgänglighet. Det är viktigt för regionen att ny bebyggelse inte belastar kollektivtrafiksystemet negativt både ekonomiskt och kapacitetsmässigt.

Bristande helhetsbild för bebyggelse-utvecklingen och systemsyn kan innebära risker som för trafikförvaltning kan leda till ineffektiv och kostsam kollektivtrafikplanering. Exempelvis kan planförslaget 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. Samtidigt förstår regionen kommunens vilja och uppskattar att bebyggelsen placerats utmed ett kollektivtrafikstråk med god turtäthet och som har förutsättningar för att kunna förstärkas vid behov.

Kommentar

10.1 *Fokus på kommunens utveckling ligger på de primära lägena med högst regional tillgänglighet i enlighet med RUFSS 2050. Kommunen ser dock ett behov av utveckling också i andra delar tätorterna, däribland sekundära lägen så som Brunna som ligger intill ett kollektivtrafikstråk med god turtäthet. Kommunens avsikter med utvecklingen av Kungsängen i stort, där Brunna ingår, framgår i den fördjupad översiktsplan för Kungsängen som varit på samråd och beräknas ställas ut för granskning till sommaren 2022. Den utveckling av lokal service som planförslaget och dess tänkta befolkningsunderlag bedöms vara av stort värde för Brunna som helhet. Tillskottet av bostäder i Brunna anses bidra till en rimlig spridning av befolkningsutvecklingen i Kungsängen och stå i paritet med kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning, som i sin tur utgår ifrån det samlade åtagandet enligt RUFSS 2050.*

10.2 Regionen ser positivt på att en mobilitetsplan är framtagen och anser att kommun och byggherrar bör genomföra de föreslagna åtgärder i mobilitetsplanen som uppmuntrar och ger förutsättningar till ett hållbart resande. Om åtgärder genomförs kan det eventuellt avlasta trycket på infartsparkeringen.

Kommentar

10.2 *Synpunkt noteras. Se svar 3.4.*

10.3 Angående förslaget med en direktlinje mellan Viby och Kungsängen anser regionen att detta kan vara en framtida möjlighet om resandeunderlaget stödjer detta när området är utbyggt. Om det sedan handlar om en ny linje eller att befintlig linje som trafikerar idag utökas behöver studeras när detta blir aktuellt.

Kommentar

10.3 *Synpunkt noteras och dialog upprätthålls framgent.*

10.4 Regionen anser fortsatt att ett övergångsställe i plan är viktigt för äldre och personer med funktionsnedsättning, som kan uppleva höjdskillnaderna (in/utfart från gångtunneln) som hinder.

Kommentar

Kommunen vidhåller utifrån bedömning i trafikutredning att övergångsställe i höjd med tunnel under Granhammarsvägen inte är trafiksäkert utan får en bättre placering närmre cirkulationsplatsen. Granhammarsvägen ligger därtill utanför planområdet och är där med inget som regleras i detaljplanen.

11 Brandkåren Attunda inkom 2021-10-07

11.1 Brandkåren Attunda ser en problematik i att de vägar som leder under E18 till det aktuella planområdet kan översvämmas vid ett skyfall. Detta kan innebära att vår framkomlighet blir begränsad och i värsta fall att vi inte kommer kunna ta oss till

planområdet. Brandkåren Attunda instämmer med Länsstyrelsen Stockholms yttrande och önskar att kommunen utreder vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerhetsställa vår framkomlighet till området.

Kommentar

11.1 *Se svar 1.2*

12 Kommunalförbundet Norrvatten inkom 2021-06-30

- 12.1 Kommunalförbundet Norrvatten har inga ledningar i området. Fastigheten ligger ca 500 m från Östra Mälarens vattenskyddsområdes sekundära skyddszon vilket kan vara bra att känna till. Om dagvatten ska avledas in till Mälaren behöver det uppfylla gällande krav för vattenskyddsområdet.

Kommentar

12.1 *Synpunkt noteras.*

13 E.ON Energidistribution inkom 2021-07-28

- 13.1 Eon poängterar att de har ett ledningsstråk utmed Energivägen dom planerade trädplanteringar måste ta hänsyn till. I övrigt bedöms läget på E-områden för nätstationer som bra.

Kommentar

13.1 *Synpunkt noteras. Ombyggnaden av Energivägen kommer ske i samråd med ledningsägare.*

14 E.ON Värme inkom 2021-08-25

- 14.1 E.ON Värme önskar åter lyfta vikten av att fortlöpande detaljplanearbete tar i beaktning den strategiskt viktiga placeringen av deras nuvarande verksamhet, men framförallt kommande utveckling av anläggningen på Effektivvägen.
- 14.2 Med hänsyn till den stora expansionen av bostäder och fastigheter i kommunen påpekas behovet att tillgodose nuvarande och kommande kunder med fjärrvärme som en hållbar energilösning som dessutom minskar problematiken med effektkapacitet inom elnäten.

Kommentar

14.1 *E.ONs anläggningar har beaktats i underliggande utredningar av omgivningspåverkan sett till både luftkvalitet och buller.*

14.2 *Synpunkt noteras och fjärrvärme ses generellt som en lämplig lösning.*

15 Käppalaförbundet inkom 2021-08-23

- 15.1 Förbundet har inga synpunkter.

16 Swedavia Swedish Airports inkom 2021-07-06

- 16.1 Swedavia Stockholm Arlanda Airport har inget att erinra mot rubricerat planförslag.

17 Vattenfall Eldistribution AB inkom 2021-07-06

- 17.1 Vattenfall Eldistribution AB har inga elnätsanläggningar inom området för aktuell detaljplan och har därmed inget att erinra i detta ärende.

Fastighetsägare inom Brunna verksamhetsområde

18 Anders Elofsson (Svenska väg AB) inkom 2021-08-24 Viby 19:38 och 19:39

- 18.1 Fastighetsägaren ser det som olyckligt att placera bostäder intill ett industriområde pga. risk för problem mellan boende och industri och en generell inskränkning av de som företag som investerat på platsen. Vidare anses föreslagen avsmalning av Energivägen vara problematisk, samtidigt som kommunen tillåter ökning av tung trafik till exempelvis nytt höglager på inom Viby 19:67 och 19:105. Utbyggnad av Zalando och ICA innebär också ökad trafik på angränsande på/avfart till E18.

Kommentar

- 18.1 *Kommunen vidhåller sitt bemötande av samma/liknande ståndpunkter som framfördes under samråd. 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 och utformning. Förskolan har flyttats till ett nytt och mer skyddat läge. Med anledning av verksamhetsbullen 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 verksamhetsbullen. I det fall en verksamhet skulle generera ökat verksamhetsbullen 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 vare sig miljökvalitetsnormer eller miljökvalitetsmål. Likaså bedöms inga oreglerade ämnen överskrida skattade lågriskhalter. Uppdaterade buller- och trafikutredningar tar hänsyn till pågående planer för ICA.*

19 Lars Elofsson (Svenska väg maskin AB) inkom 2021-07-24 Viby 19:67

- 19.1 Fastighetsägaren anser likt nr 18 att planförslaget inskränker de företag som etablerat sig på platsen. Aktuellt företag har anmält ambitionen att vidareförädla asfaltspill/uppbrutna vägbeläggningar/till ny asfalt-massa, en metod som beskrivs innebär stora miljövinster, men inte anses lämplig att bedrivs nära bostadsbyggelse pga. fukt och ånga som kan upplevas som besvärande. Man menar att ett genomförande av planändringen skulle innebära stora förluster för företag i investeringar. Slutligen framhålls alternativet att kommunen förser dem motsvarande markyta på en plats där verksamheten kan bedrivs utan påverkan av närliggande bostäder.

Kommentar

- 19.1 *Se svar 18.1. Lämpligheten i den verksamhet som beskrivs måste avgöras genom en tillståndsprocess. Framtagen luftutredning påvisar ingen risk för försämrade förutsättningar och att verksamheter norr om planområdet ligger i förhärskande vindriktning vilket anses bra.*

Privatpersoner och övriga

20 Privatperson 1, 2, 3 och 4

inkom 2021-08-25

- 20.1 Skrivande anser inte att planens ambition att hitta en skala och struktur för stadsdelen som på lämpligt sätt möter och anpassas till sin omgivning uppnås och påpekar specifikt hur en 19 meter höga skolbyggnad omöjligt kan anses vara anpassad till småhusbebyggelsen öster om Granhammarsvägen. Man anser att skolan ska ersättas av låghusbebyggelse alternativt flyttas västerut eller sänkas i höjd.
- 20.2 Vidare påpekas att kommunens bedömning att avståndet från fastigheter öster om Granhammarsvägen till skolan/idrottshallen är nästan 100 meter inte stämmer, då det snarare är 82-83 m. Skuggningsbedömningen anses rimlig, men man undrar på vilka grunder kommunen kan avfärda risk för insyn mot fastigheterna öster om Granhammarsvägen? Gjorde kommunen insyns-bedömningen innan träden öster om Granhammarsvägen hade tagits ner för att ersättas av bullervall?
- 20.3 Skrivande ifrågasätter trovärdigheten i trafikutredningen och dess sammanfattning som bland annat anges att "trafiksituationen i stort kommer att förbättras", ett ställningstagande man inte anser grundas i utredningens faktiska slutsatser. Man är kritisk till att 850 bostäder anses lämpligt trots att påfart till E18 beskrivs ligga när kapacitetstak redan idag och menar att tills förbättrad kollektivtrafik och nya påfarter till/från E18 västerut är säkrade bör antalet bostäder reduceras och nya transportintensiva verksamhetsetableringar begränsas.
- 20.4 Vidare anser man att andra problempunkter förbises, exempelvis Brunnarondellen, utfart från Pettersbergsvägen på Mätarvägen och svårigheten att åka ut på Granhammarsvägen från Musikvägen.
- 20.5 Skrivande undrar varför kollektivtrafik inte räknas med i simuleringen, men antas ingå i den tunga trafiken. Har man tagit med i beräkning att turtäthet rimligen måste öka samt att busstrafik medför ökade fordonsköer jämfört med annan tung trafik?
- 20.6 Vidare ifrågasätts rimligheten i att som närboende behöva utsättas för de betydande olägenheter sin byggarbeten innebär, under 10 års tid. Med hänsyn till de närboende måste hela byggprojektet genomföras på max fem år; antingen genom snabbare förfarande eller genom reducering av omfattning.
- 20.7 Kommunens förslag att "bebyggelsen ska placeras och utformas så att en bullerdämpad sida skapas" ses som högst osäker vad gäller bullerdämpning mot fastigheterna öster om Granhammarsvägen. Skrivande önskar att utföraren förbinder sig till genomförandet av bebyggelsen väster om bullerskyddande bebyggelse inte får ske förrän bullerskyddande bebyggelse är uppförd.

Kommentar

- 20.1 *Kommunen vidhåller sin ståndpunkt gällande karaktär och anpassning till omgivningen, se svar 28.1 nedan. För att uppnå önskad blandning och underlag för lokal service blandas en lägre bebyggelse bestående av radhus/kedjehus med flerbostadshus i väl valda delar av området. Efter granskning har dock höjden på flerbostadshuset sänkts från som högst fem till som högst fyra våningar. På så sätt avser kommunen nu att en väl avvägd anpassning gjorts till både den småskaliga bebyggelsen öster om Granhammarsvägen, de storskaliga trafikrummen och verksamhetsområdet i söder och väster. Att en skola tillåts bli högre än angränsande bostäder ses dock inte som ett mått på denna anpassning, då denna byggnad och dess behov/funktioner utgör något annat än ett bostadshus och av många anledningar särskiljer sig från dessa. Skolbyggnaden är utformad för att inrymma 600 elever. Genom att tillåta den att delvis byggas i flera våningar sparas värdefull friyta på gården. Placeringen har utretts och anses vara den mest lämpliga utifrån bland annat närhet till kollektivtrafik och cykelstråk.*
- 20.2 *Kommunen instämmer i att avståndet mellan skolbyggnad och fastigheter öster om Granhammarsvägen som kortast motsvarar ca 85 meter. Med cirka 100 meter avsågs avstånd till närmsta fasad. Det är inte omöjligt att delar av fastigheternas utemiljö kan ses från*

skolans övre våningar. Avståndet är dock långt större än mellan fasader utmed en gata eller mellan hus och trädgårdar i grannskapet i övrigt, varför risk för betydande olägenhet i form av insyn i bostad däremot inte bedöms föreligga.

- 20.3 Det har inte dragits någon ny slutsats i sammanfattningen. Det som framgår av sammanfattningen är utredningens sammantagna slutsatser vilka inte alltid framgår i exakt samma ordalydelse i utredningens uppräknade slutsatser.
- 20.4 Områdets utveckling påverkar inte trafiksituationen på E18 i någon större utsträckning, problemen där är inte avhängda planområdets exploatering. De åtgärder på lokalvägnätet som planeras i samband med områdets utveckling kommer dock ha positiva effekter på framkomlighet och trafiksäkerhet i närområdet.
- 20.5 Trafikmodeller är en förenklad bild av verkligheten. Erfarna trafikanalytiker har gjort bedömningen att kollektivtrafiken, och det som är känt om dess framtida turtäthet, inte påverkar framkomligheten i någon större uträkning. Kommunen har i samråd med trafikutredarna bedömt vilken detaljeringsnivå som är rimlig att tillämpa som underlag för detaljplanen.
- 20.6 Planavdelningen har förståelse för oron om störningar under byggtiden. Viss störning i samband med byggnationen går inte att undvika, men för genomförandet finns lagar och riktlinjer för exempelvis buller att förhålla sig till och som inte får överträdas. Kommunen är tillsynsmyndighet och Miljöbalken tillämpas med stöd av Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004).
- 20.7 Planförslaget har mycket riktigt utformats utifrån krav att uppnå gällande riktvärden för buller från trafik och verksamheter, där att säkra en tyst sida för bostäder är en parameter. Resultaten av bullerutredningen har varit avgörande för både utformning av bebyggelsen och planbestämmelser som bland annat anger ett beroende och utbyggnadsordning där vissa kvarter i utkanten av området med bevisad bullerdämpande funktion måste uppföras innan startbesked får ges för bebyggelse innanför. Denna bullerdämpande funktion avser alltså den planerade bebyggelsen inom planområdet och inte bebyggelsen öster om Gramhammarsvägen.

21 Privatperson 5

inkom 2021-06-30

- 21.1 Skrivande motsätter sig uppförandet av fler bostäder i Brunna på grund av redan befintliga problem i trafiken, kriminalitet och eftersom nya industribyggnader redan anses ha förstört området. Man ser hellre att pengar läggs på skola, ny rektor till Hagnäs, ny förskola, matbutik, fina skötta naturområden, hundgårdar, papperskorgar, lekparken och säkerheten/polisen.

Kommentar

- 21.1 Synpunkt noteras. Kommunen vidhåller dock sin ståndpunkt att detaljplanen möjliggör en lämplig utveckling av den före detta handelsplatsen och för Brunna som helhet, inte minst sett till den lokala service med bland annat en matbutik, som genom det nya underlaget kan återskapas. Ifrågasättandet av trafikutredningen bemöts i svar 20.3 och övriga önskemål kan inte bemötas inom ramen för detta detaljplaneärende.

22 Privatperson 6

inkom 2021-06-30

- 22.1 Av erfarenhet från andra förskolor framför man vikten av att säkra skugga/skydd från solen vid utformning av förskolegård.

Kommentar

- 22.1 *Synpunkt noteras och tas med till arbetet med detaljutformning av skola/förskolan och dess gårdsmiljöer.*

23 Privatperson 7 inkom 2021-08-05

- 23.1 I syfte att hantera den ökade trafiken i området framför skrivande sin önskan att flytta den tunga trafiken med avfart via Kockbackarondellen.
- 23.2 Vidare påpekas att bestämmelser i planen visar att kommunen är medvetna om det buller som finns redan idag, medan befintlig bebyggelse exempelvis inom samfällighet Vävaren står utan bullerskyddande sidor. Dessa bostäder önskas förses med bullerplank längs med hela Granhammarsvägen och en bit in på Musikvägen.
- 23.3 Slutligen framförs oro för störningar under byggtiden och önskan att logistiken kring vägarna färdigställs innan genomförandet av planen påbörjas. Boende är mycket störda redan i dagsläget.

Kommentar

- 23.1 *Synpunkt noteras. Åtgärder på trafikvägnätet eller behov av nya vägsträckor ligger inte inom ramen för denna detaljplan utan hanteras som ett första steg i kommunens översiktliga planering*
- 23.2 *Bullersituationen för bebyggelse utanför planområdet omfattas inte av utredningar och föreslagna åtgärder i den aktuella detaljplanen. För att utreda om riktvärden för påvisade gator överskrids, ta kontakt med kommunens miljöenhet för ett separat ärende.*
- 23.3 *Se svar 20.6*

24 Privatperson 8 inkom 2021-08-13

- 24.1 Skrivande ser positivt på att det byggs i Viby, och framför i sak önskan om hundrastgård i detaljplanen.

Kommentar

- 24.1 *Synpunkt noteras. Hundrastgård är inget som regleras särskilt i en detaljplan då en sådan ryms inom användning PARK och NATUR. Kommunen ser dock att hundrastgård främst anläggs i områden med bristande tillgång till naturområden. Viby 19:3 ligger inom promenadavstånd till strövområden i bland annat Gröna dalen och det planerar inte för någon hundrastgård i planområdet.*

25 Privatperson 9 och 10 inkom 2021-08-13

- 25.1 Yttrandet förkastar förslaget att bygga bostäder intill ett industriområde, med tanke på risk och störning från pågående verksamheter.
- 25.2 Man undrar hur elever och lärare ska ta sig till skolan liksom var lärare ska parkera? Förslaget övergångsställe intill rondellen och infart till förskolan befaras innebära stoppköer i rondellen och svårigheter för boende öster om att ta sig ut. Man frågar sig även om förslaget kommer att innebära parkeringsproblem på gatorna öster om Granhammarsvägen?
- 25.3 Skrivande uppskattar den planerade livsmedelsbutiken till att bli 1-2 tusen kvm och därmed ingen närbutik utan en butik som kommer betjäna hela Kungsängen och därmed alstra mer trafik.

- 25.4 Slutligen påpekas att planen omfattar tre elnäts/transformatorstationer och att det kommer sättas upp antennmaster på hustaken. Med det som bakgrund frågar man sig hur dessa kommer att påverka oss som bor längs Granhammarsvägen och är elöverkänsliga?

Kommentar

- 25.1 *Se svar 18.1*
- 25.2 *En majoritet av skolans elever kommer att bo i närområdet och bedöms då komma till skolan till fots eller med cykel. Barn utifrån kommer med buss eller får skjuts och blir då avlämnade på utpekade platser. Detsamma gäller lärare. Parkeringsplatser för lärare som kommer med bil finns utmed skolans östra sida.*
- 25.3 *Planerad butik bedöms bli av en storlek som kan tjäna befintliga Brunna och planerade bostadsområden. Upptagningsområdet beräknas inte sträcka sig vidare söder om E18 där utbudet av större livsmedelsbutiker redan är stort, med bla Lidl och Stora Coop.*
- 25.4 *Planerade elnäts/transformatorstationer är av normal standard/storlek och behövs i alla bostads- och verksamhetsområden för att säkra dess elförsörjning. Det rekommenderade minsta skyddsavståndet mellan den vanligaste typen av elnätsstation och bostad är fem meter. I planförslaget är skyddsavståndet minst det dubbla. Bostäder öster om Granhammarsvägen ligger på ett betydligt större avstånd. Uppförande av mindre antenner styrs inte av detaljplanen, men är allt mer ovanligt i och med övergång till digital TV-sändning.*

26 Privatperson 11

inkom 2021-08-23

- 26.1 Skrivande är negativ till planförslaget eftersom bostadsområdet kommer störa företagets drift, expansionsplaner mm, medan redan boende i Brunna kommer störas av mer trafik. Ny avfart/påfart från E18 bör säkerställas innan fler projekt påbörjas.

Kommentar

- 26.1 *Gällande företagen i verksamhetsområdet, se svar 18.1. Möjlighet till kompletterande anslutning till E18 lyfts i förslag till fördjupad översiktsplan för Kungsängen och kommer att utredas vidare.*

27 Privatperson 12

inkom 2021-08-24

- 27.1 Skrivande anser fortsatt att undvika trafikproblem, buller och brist på parkering så bör antalet bostäder begränsas, dels genom att endast tillåta 3–4 våningar och dels genom att avsätta mer yta till grönområde och parkering. Därtill smälter höga byggnader inte in i Brunna i stort. Jag hoppas att kommunen tänker igenom byggplanen en gång till innan beslut fattas.

Kommentar

- 27.1 *Efter granskning har höjden på flerbostadshusen sänks från som högst fem till som högst fyra våningar. Detaljplanen har kompletterats med bestämmelse om högsta antal våningar på flerbostadshusen. Utöver det vidhåller kommunen att föreslagen bebyggelse är en lämplig avvägning i skala mellan de mer storskaliga verksamheterna i väster, de vidsträckt trafikrummen som angränsar närmast området och den lägre skalan i befintlig bostadsbebyggelse på lite längre avstånd. Omfattningen bedöms vara lämplig för att säkra ett tillräckligt underlag för önskad lokal service. Se vidare svar 28.1.*

28 Privatperson 13**inkom 2021-08-24**

- 28.1 I yttrandet anser man att planförslaget och angivna höjder på bebyggelsen innebär att områdets karaktär förändras totalt, vilket inte kan motiveras med behovet av nya bostäder. Vidare menar man att det måste anses vara en grundläggande rättighet för de boende att Kommunen inte skapar en ny stadsbildskaraktär som raserar den befintliga boendemiljön av karaktären villaområde.
- 28.2 Vidare anser man att trafikutredningen är undermålig och stämmer inte med en framtida verklighet avseende ökad trafik och försämrad framkomlighet. Här nämns bl.a. belastningen på framförallt Granhammarsvägen, köbildning vid på/avfart E18, högre olycksrisk, negativa effekter på miljön, ökat buller, längre restider och brist på parkeringsplatser som kan leda till att personal från skola och boende söker tillgängliga parkeringsplatser runt om i området.
- 28.3 Placeringen av skolan anses olämplig på grund av närheten till andra skolor, påverkan på bostadsområdet öster om Granhammarsvägen, risk för olyckor då elever tar sig ut på vägen, ökad trafik och ljudnivå. Det anses vara ett bättre förslag att byta plats på skolan och radhusen i nordväst, vilket beskrivs ge en bättre helhetsverkan,
- 28.4 För att reducera den störande genomförandetiden menar man att antalet bostäder minskas väsentligt. Vidare ifrågasätta att låta hus ha en bullerdämpande funktion, och att bullerplank eller grönska är att föredra för bullerdämpning.
- 28.5 Vidare framhåller man skogens hälsovinster för människan och påpekar att alltför få rekreationsplatser finns kvar i området. Därtill menar man att då skogen i planområdets södra del tas bort riskerar andra delar av Brunna flöda över av djur utan hemvist. Avverkningen kan leda till ökad blåst i området liksom förändrade markförhållanden. Mot denna bakgrund anser skrivande att så många träd som möjligt bör behållas och till och med kan vara bättre att nyttja området helt som rekreationsområde istället.
- 28.6 Man befarar att markarbeten och sprängningar kan leda till att fastigheterna i området skadas. Sammantaget framhåller man att trafikmässiga problem, ökat buller, ökad skuggbildning, insyn som inskränkning av den privata sfären, förändrade markförhållanden med skador på hus och husgrund kommer sänka värdet på befintliga fastigheter i området.
- 28.7 Avslutningsvis bilägger personen ett separat dokument med ”särskilda synpunkter på trafikutredningen”.

Kommentar

- 28.1 *Kommunen vidhåller sin ståndpunkt gällande förändrad karaktär och anpassning till omgivningen. 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 obebyggd, utgörs till stora delar av hårdgjorda parkeringsytor och omfattar 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 bebyggelsetyper. 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 samrådsskede sänktes exploateringen något. I planområdets sydöstra kvarter har delar omvandlats från flerbostadshus till radhus. Byggnadsdelen längst i sydost sänktes från 6 till 5 våningar. Efter granskning har dock höjden på flerbostadshuset sänkts från som högst fem till som högst fyra 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. Risken 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 längssektion i planbeskrivningen och Kvalitetsboken. Bullerfrågan har utretts och planförslaget föranleder inte att riktvärden för angränsande bostadsområden överskrid

- 28.2 *Planförslagets påverkan på trafiksituationen har studerats både lokalt och i ett större perspektiv, med resultat som sammanvägt anses fungera. Bebyggelsen och planbestämmelser har utformats på ett sätt att riktvärden för omgivningsbuller kan uppnås. Slutligen rymmer planförslaget parkeringsplatser i enlighet med kommunens idag gällande riktlinjer för både boende och för skolverksamheten. Om detta behov minskar i framtiden kan dessa ytor omvandlas till exempelvis grönytor.*
- 28.3 *Placeringen av skolan har utretts och anses vara den mest lämpliga utifrån bland annat säker skolväg, närhet till kollektivtrafik och cykelstråk. Trafikalstring och buller har utretts och anses vara hanterbara. Gällande påstådd påverkan på bostäder öster om Granhammarsvägen, se svar 20.1.*
- 28.4 *Synpunkt noteras men kommunen vidhåller att förslaget antalet bostäder är lämplig för platsens storlek, önskad blandning av bostadstyper och inte minst för att säkra ett tillräckligt underlag för önskad lokal service. Att låta bebyggelse ha en bullerdämpande verkan är ett vedertaget tillvägagångssätt i stadsutvecklingen.*
- 28.5 *Grönområdet i områdets södra del har inventerats och några högre biologiska värden har inte påträffats. De rekreativa värdena bedöms inte heller vara höga i dagsläget, men som framgår av planbeskrivningen kommer delar av vegetation likväl bevaras som värdefulla gröna inslag, inte minst på förskolegård och skolgård. Sammantaget innebär planförslaget att de gröna värdena i området ökar märkbart då dagens stora hårdgjorda ytor omvandlas till parker, gårdar, trädgårdar och gator med träd och planteringar. Närheten till stora och sammanhängande natur- och rekreationsområden ses som en kvalitet och de djur som omnämns bedöms redan idag röra sig ett större område. Förändrade mark och vindförhållanden bedöms inte vara en risk.*
- 28.6 *Inför vibrationsalstrande arbeten såsom rivning, pålning och sprängning görs alltid en arbetsberedning och riskbedömning. När risk för vibrationer till närliggande fastigheter föreligger görs en förbesiktning av befintliga fastigheter samt sätts vid behov vibrationsmätare upp, så man kontinuerligt får information om hur vibrationerna ter sig och kan anpassa arbetet på plats. Vid behov kan även en efterbesiktning göras. Arbetet utförs av behörig extern konsult och protokollförs. Gällande risk för insyn, se svar 20.2. Till detaljplanen tillhörande utredningar visar att riktvärden för buller inte överskrids och att trafiksituationen kommer att hanteras. Kommunen anser tvärt om att omvandlingen av den före detta handelsplatsen till nya bostäder, parker, skola, förskola och inte minst nyetablering av lokal service, kommer att gagna hela Brunna.*
- 28.7 *Bilagan med rubrik Särskilt utlåtande om trafikutredningen är samma skickades in av personen under samråd. Den avsåg tidigare framtagen trafikutredning (Tyréns, 2020) och har bemötts i samrådsredogörelsen.*

Resultat av granskningen

Ändringar i planförslaget

Följande revideringar har gjorts i detaljplaneförslaget efter granskningen:

- För att begränsa den totala byggrätten har följande åtgärder gjorts, vilket ger en minskning av byggrätten med ca 10 000 kvm bruttoarea: Byggnadshöjd på flerbostadshusen har sänkts i syfte att medge som mest fyra våningar jämfört med tidigare som mest fem våningar.

Plankartan har kompletterats med bestämmelse om att högst fyra våningar tillåts.

Byggrätternas utbredning har minskats i tre kvarter för att begränsa den totala byggrätten.

- Syftet med planen har förtydligats om att planen syftar till att uppföra som mest 850 bostäder istället för tidigare ca 830–850.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning om tänkt fördelning mellan stora och små lägenheter i flerbostadshusen.
- Solstudie och andra tematiska kartor har justerats utifrån den minskade exploateringen.
- Beskrivningen av cykeltrafiken har förtydligats gällande säkre skolväg.
- Planbestämmelser om skydd mot störning gällande buller och till dem hörande administrativa bestämmelser om startbesked har förtydligats och kompletterats för att säkerställa rättsverkan och genomförbarhet.
- Formuleringar av bestämmelser för bebyggandets omfattning har förtydligats (e1-e4 samt korsmark).

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

Underlagsmaterial

- Kopior av inkomna synpunkter under granskning.
- Samrådsredogörelse, daterad 2021-06-07
- Kopior av inkomna synpunkter under samrådet

Materialet går att beställa från kommunens Planavdelning.

Upprättad 2021-11-04 av
Samhällsbyggnadskontoret

Thomas Lenell
Samhällsbyggnadschef

Lisette Calleberg
Planarkitekt

Joakim Olsson Syväluoma
Projektledare exploatering



Enheten för bostäder och fysisk planering
Maria Kjell Andrén

Upplands-Bro kommun
Kommunstyrelsen
kommunstyrelsen@upplands-bro.se
KS 15/0583

Detaljplan för Viby (Viby 19:3), Kungsängen i Upplands-Bro kommun

Bakgrund

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för granskning. Detaljplanen syftar till att möjliggöra en blandad stadsdel med ca 850 bostäder, skola, förskola samt centrumfunktioner i form av bland annat en livsmedelsbutik. Länsstyrelsens yttrande utgår från innehållet i 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån våra ingripandegrunder i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör hälsa och säkerhet, med hänsyn till risker kopplade till transporter med farligt gods samt översvämning.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Hälsa och säkerhet

Transporter med farligt gods och drivmedelsstation

Kommunen redovisar till granskningen en prognos för trafiken generellt på vägarna. I samrådet efterfrågade Länsstyrelsen motsvarande prognos mer specifikt för farligt gods på Effektvägen, vilket kommunen nu inte redovisat. Kommunen har heller inte studerat ett förändrat antal transporter med farligt gods i en osäkerhetsanalys. Vid fler sådana transporter kan åtgärder behövas på större avstånd. Länsstyrelsen anser inte att kommunen, med det bristande underlag som finns i ärendet, har visat att planförslaget inte innebär risker för människors hälsa och säkerhet.

Översvämningsrisk

I skyfallsanalysen och av planbeskrivningen framgår att framkomligheten för räddningstjänsten till planområdet kan vara begränsad på grund av stora vattensamlingar på Granhammarsvägen söder om planområdet vid ett skyfall. Problemet finns redan i nuläget och kommer inte att försämrats med de planerade åtgärderna. Med föreslagen markanvändning kommer däremot behovet och antalet människor inom området att öka jämfört med dagens verksamheter. Länsstyrelsen anser därför att kommunen behöver säkerställa räddningstjänstens framkomlighet till området vid skyfall.

Datum
2021-09-29

Beteckning
402-47879-2021

Medverkande i beslutet

Beslutet har fattats av samhällsbyggnadsdirektör Mathias Wahlsten med planhandläggare Maria Kjell Andrén som föredragande. I den slutliga handläggningen har också jurist Susanne Martin och samordnare Susann Sass-Jonsson medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.