



Datum	Vår beteckning
2022-08-02	KS 15/0683

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Klövberga etapp 1 (Bro-Önsta 2:13 m.fl.) nr 1506

Bro

Upplands-Bro kommun

Innehållsförteckning

Bakgrund till detaljplanarbetet.....	2
Planens syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet har bedrivits.....	3
Hur granskningen har bedrivits	3
Inkomna synpunkter, lista.....	3
Inkomna synpunkter med kommentarer	4
Statliga myndigheter.....	4
Kommunala nämnder	12
Övriga remissinstanser	16
Övriga (ej sakägare)	20
Resultat av granskningen	21
Underlagsmaterial.....	22

Bilaga 1 (Länsstyrelsens synpunkter på detaljplaneförslaget)

Bakgrund till detaljplanearbetet

Till grund för förslaget finns ett godkänt detaljplaneprogram från december 2014 och de mål och riktlinjer som formulerades i programmet följs. Programområdet består i dag av jordbruksmark, hagmark, ängsmark och några torp från 1700- och 1800-tal. Som helhet omfattar programmet cirka 120 hektar varav 105 föreslås för planläggning. Av dessa är cirka 40 hektar kvartermark. Planläggningen är uppdelad i tre etapper.

Kommunstyrelsen gav 15 april 2015 § 47, tillväxtchefen i uppdrag att ta fram förslag till ny detaljplan för Klövberga (del av Bro-Önsta 2:13 m.fl.), nr 1506, genom normalt planförfarande enligt Plan- och bygglagen (SFS 2010:900, enligt lydelse före den 2 januari 2015). Området kallades då Kärrängen och Klöv. Namnet har sedan dess ändrats till Klövberga och ärendet har också fått ett nytt diarienummer eftersom kommunen bytt diarieföringssystem under hösten 2015. Tidigare diarienummer var 2013-000167 och nuvarande är KS 15/0683. Plannamnets fastighetsbeteckningar har ändrats sedan samrådet på grund av en avstyckning från den ursprungliga fastigheten Bro-Önsta 2:10. Plannamnet har också fått tillägget etapp 1 eftersom en del av planområdet i samrådet har flyttats över till en egen detaljplan.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplaneförslaget för Klövberga etapp 1 syftar till att utveckla ett varierat område för verksamheter, logistik och sällanköpshandel i kombination med att viktiga delar av natur- och kulturmiljön i området bevaras och tillgängliggörs. Planen syftar också till en bebyggelse som anpassats efter landskapets förutsättningar och en hållbar hantering av dagvatten.

Det aktuella detaljplaneförslaget för Klövberga etapp 1 omfattar en av programmets tre etapper. I samrådet ingick etapp 2, som omfattade drivmedelsstation och snabbmatsrestaurang. Den delen är inte med i granskningsförslaget utan kommer handläggas som en egen detaljplan. I planförslaget ingår ca 63 hektar planlagd mark varav ca 25,5 hektar är kvartermark. Planområdet avgränsas i norr av E18 och i öster av väg 840. I söder gränsar området mot en Hästsportanläggning och i väster mot naturområden. Angöringen till den kvarvarande etappen från programmet kommer att ske i nordväst inom aktuellt planområde och därför tas viss hänsyn till kommande utbyggnad redan nu.

Planförslaget vill tillmötesgå den efterfrågan som finns inom kommunen på verksamhetstomter och lämplig mark för bland annat logistikverksamhet. Enligt kommunens bedömning är det strategiskt lämpligt att lokalisera verksamhetsområden längs E18. Klövberga utgör en del av entrén till Bro från E18 och påverkan på landskapsbilden är betydelsefull ur gestaltningssynpunkt.

Planområdet ingår som en del i Önsta, ett större område som är av lokalt intresse för kulturmiljövården. Klövberga är rikt på fornlämningar. Den föreslagna exploateringen har anpassats för att bevara den kulturhistoriska miljön med fornlämningar som en sammanhängande del som även tillgängliggörs och blir en tillgång för både planområdet och tätorten Bro.

Det agrara kulturlandskapet bebyggs. Den nya bebyggelsen ges en sammanhållen karaktär men skalan differentieras i relation till topografi och de befintliga riktningarna i det storskaliga landskapet. Gränszonen mellan bebyggelse och obebyggd mark utformas så att höga natur- och kulturvärden bevaras och i möjligaste mån också tillgängliggörs. De områden som inte exploateras bevaras som natur med ett skötselprogram som bevarar och stärker naturvärdena och utvecklar rekreativvärdena.

Området som helhet inriktas mot verksamheter av mindre störande karaktär och en generell störningsbestämmelse har införts i planen.

Vattenplaneringen är en väsentlig del i utformningen och sträng hänsyn till den känsliga recipienten Broviken i Mälaren är en förutsättning för exploateringen. Därför ligger flera detaljerade utredningar för hur gatu- och marknivåer och dagvattenhantering ska genomföras som grund till planförslaget.

Hur samrådet har bedrivits

Kommunstyrelsen gav den 15 april 2015 § 47 tillväxtchefen i uppdrag att ta fram förslag till detaljplan för Klövberga (Bro Önsta 2:13 m.fl.). Planområdet kallades då Kärrängen och Klöv. På grund av en fastighetsreglering har namnen på den största fastigheten ändrats från Bro Önsta 2:10 till 2:13.

Planen handläggs genom normalt planförfarande enligt PBL 2010:900. Till grund för förslaget finns ett godkänt detaljplaneprogram från december 2014.

Detaljplaneförslaget var under tiden 31 maj 2016 – 31 juli 2016 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 samt på kommunens webbplats (www.upplands-bro.se/klovberga). Samrådet annonserades i Upplands-Bro bladet den 4 juni och i Mitt i Järfälla den 31 maj 2017 samt Mitt i Upplands-Bro den 7 juni 2016. Öppet hus hölls i biblioteket i Brohuset den 7 juni klockan 17.30-19.30. Fyra personer deltog.

Hur granskningen har bedrivits

Kommunstyrelsen beslutade den 27 oktober 2021 § 58 att sända ut förslag till detaljplan för Klövberga etapp 1, nr 1506, på granskning enligt reglerna för normalt förfarande.

Detaljplaneförslaget var under tiden 5 november – 6 december utsänt för granskning och skickades till berörda fastighetsägare samt myndigheter m.m. enligt remisslista. Under remisstiden var detaljplaneförslaget utställt i kommunhuset på i Kungsängens centrum och i Brohuset samt på kommunens webbplats (www.upplands-bro.se/klovberga). Granskningen kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 5 november samt annonserades i Mitt i Upplands-Bro den 5 november 2021.

Inkomna synpunkter, lista

Med anledning av förslaget till detaljplan har 19 synpunkter inkommit till kommunen. Av dessa inkom 2 synpunkter efter granskningsperiodens slut varav båda har begärt förlängd svarstid. 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 2022-01-21
2	Lantmäteriet	inkom 2021-11-26
3	Trafikverket	inkom 2021-12-17
4	Försvarmakten	inkom 2021-11-19
5	Länsstyrelsen Uppsala	inkom 2021-11-25

Kommunala nämnder

6	Bygg- och miljönämnden	inkom 2021-11-15
7	Vänsterpartiet	inkom 2021-11-15
8	Näringslivsrådet	inkom 2021-12-06
9	Kultur- och fritidsnämnden	inkom 2022-01-26

Övriga remissinstanser

10	Vattenfall Eldistribtion AB	inkom 2021-11-04
----	-----------------------------	------------------

11	Kommunalförbundet Norrvatten	inkom 2021-11-11
12	Käpplaförbundet	inkom 2021-11-24
13	Skogsstyrelsen	inkom 2021-11-24
14	Swedavia AB	inkom 2021-11-30
15	EON Värme Sverige AB	inkom 2021-12-01
16	Region Stockholm Trafikförvaltningen	inkom 2021-12-06
17	EON Energidistribution AB	inkom 2021-12-03
18	Svenska kraftnät	inkom 2021-12-06
19	Företagarna	inkom 2021-12-06

Övriga (ej sakägare)

20	Privatperson 1	inkom 2021-11-29
----	----------------	------------------

Inkomna synpunkter med kommentarer

I det följande kommenteras synpunkter på förslag till detaljplan för Klövberga etapp 1. Synpunkter som inte innebär särskilda överväganden med avseende på planens utformning eller innehåll, kommenteras inte i sak. Synpunkterna redovisas kortfattat utan inbördes rangordning. För den fullständiga lydelsen av respektive synpunkt hänvisas till de ursprungliga synpunkter som kan erhållas från kommunen. I omedelbar anslutning till inkomna synpunkter redovisas kommunens/enheten för samhällsutvecklingsprojekt/samhällsbyggnadskontorets kommentarer.

Statliga myndigheter

1 Länsstyrelsen i Stockholms län inkom 2022-01-21

1.1 Översvämningsrisk

Sedan samrådsskedet har kommunen tagit fram en skyfallsutredning (Norconsult, 2018-09-10). Skyfallsutredningen visar hur ett 100-årsregn påverkar planområdet och intilliggande områden. Kommunen behöver även i planhandlingarna visa att planområdet är lämpligt utifrån ett 100-årsregn med klimatfaktor. En klimatfaktor ska inkluderas för att bedöma översvämningsrisken i ett förändrat klimat.

1.2 Dammar och diken föreslås som skyddsåtgärder inom planområdet för att väg 840 inte ska översvämmas vid ett skyfall, vilka kommunen till stor del har reglerat på plankartan. Dock så föreslår skyfallsutredningen (Norconsult 2018-09-10) att ett svackdike längs med planområdets huvudgata (i norr) behöver säkerställas. Detta svackdike är, såvitt Länsstyrelsen kan se, inte reglerat på plankartan. Kommunen behöver motivera detta val i planhandlingarna eller reglera åtgärden på plankartan.

1.3 Övrigt gällande planens genomförbarhet Vattenskyddsområde

Enligt planbeskrivning och PM Dagvatten (Structor, 2021-02-15) ligger planområdet strax utanför sekundär zon i Östra Mälarens vattenskyddsområde. Enligt Länsstyrelsens GIS-skikt ingår dock östra delen av planområdet, och fastighet Bro-Önsta 2:13, i vattenskyddsområdet. Fastighet Klöv och Lilla Ullevi 1:5 ligger helt inom vattenskyddsområdet. Planhandlingarna bör uppdateras med denna information. Länsstyrelsen upplyser om att vid genomförandet av planen behöver föreskrifterna för vattenskyddsområdet beaktas/följas.

I övrigt vidhåller Länsstyrelsen vad som framfördes i samrådet med avseende på dagvattenhantering och vattenskyddsområdet.

Kommentar

- 1.1 *Kommunen noterat yttrandet och kompletterar planhandlingarna med att planområdet är lämpligt utifrån ett 100-års regn med klimatafaktor. Skyfallsutredningen är uppdaterad med de senaste lösningarna som föreslås i dagvattenutredningen.*
- 1.2 *Kommunen kompletterar legenden på plankartan med reglering av svackdike inom användningen Huvudgata.*
- 1.3 *Kommunen har kompletterat planbeskrivningen med information om att den östra delen av planområdet, och fastighet Bro-Önsta 2:13 ingår i vattenskyddsområdet och att fastighet Klöv och Lilla Ullevi 1:5 ligger helt inom vattenskyddsområdet. Kommunen har även kompletterat genomförandebeskrivningen med information att föreskrifterna för vattenskyddsområdet behöver beaktas/följas vid plangenomförandet.*

2 Lantmäteriet inkom 2021-11-26

- 2.1 Lantmäteriet har inte kunnat återfinna någon beskrivning av hur x-området ska genomföras.
- 2.2 Lantmäteriet har svårt att bedöma rimligheten och skäligheten i att exploatören delfinansierar en dagvattenledning utanför planområdet då det (såvitt Lantmäteriet kan se) inte framgår tydligt hur stor del som exploatören ska finansiera eller vilken totalsträcka det rör sig om.

Vidare sägs på s. 51 att Fastighets AB Kärrholmen AB ansvarar för samtliga exploateringskostnader, men på s. 46 sägs att konsekvensen av exploateringsavtalet förväntas bli att exploatören finansierar huvuddelen av de allmänna anläggningarna inom planområdet. Eventuellt skulle det kunna förtydligas vad som gäller.

Kommentar

- 2.1 *På sida 29 i planbeskrivningen står det om att anslutning skapas till nyanlagda och befintliga gångstigar inom naturområdet i väster. Utformningen framgår av plankartan.

*I samband med bildande av allmän platsmark är det kommunen som ansöker om att bilda servitut för x-område och bekostar förrättningskostnaderna. Genomförandet av x-området ingår i kvartersmarken vilket innebär att exploatören utför utbyggnaden av den.**
- 2.2 *Dagvattenledningen är en förutsättning för att detaljplanen ska kunna genomföras. Uppdimensioneringen av dagvattenledningen är under projektering just nu och en totalsträcka är inte känd i dagsläget. Kommunen ansvarar för och bekostar flytt samt uppdimensionering av dagvattenledningen utanför planområdet för att anslutas till kommunens befintliga dagvattennät.

*Kommunen har uppdaterat planbeskrivningen med information om att exploatören finansierar huvuddelen av de allmänna anläggningarna inom planområdet.**

3 Trafikverket inkom 2021-12-17

3.1 Luftfart

Höga byggnader föreslås i planen, som mest upp till 85 meter ovanför nollplan. Det framgår inte av handlingarna om flyghinderanalys beställts. En flyghinderanalys behöver beställas, om det inte redan gjorts, samt dess slutsatser behöver redovisas i planhandlingar.

3.2 E18

Planområdet ligger nära E18 och trafikplats Bro, som utgör riksintressen för kommunikationsanläggningar. E18 ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna. Även framtida utbyggnadsmöjligheter ingår i riksintresset.

Plankartan skulle tydligare redogöra för fastighetsgränser och vägkant, kopplat till Trafikverkets vägar. Detta för att kunna läsa av avstånd mellan kommunens planerade åtgärder och vägen. Trafikverket har för att kunna mäta avstånd efterfrågat och fått ta del av kommunens plankarta i pdf, med vägkanter inritade. Den karta som använts redovisas i bilaga 1. Trafikverket noterar att det är ca 30 meter från vägkant till plangräns i nordöstra hörnet, samt cirka 50 meter från vägkant till byggnad.

3.3 Väg 840, övrigt statligt vägnät

Kommunen föreslår en ny cirkulationsplats på väg 840, med syfte att möjliggöra den nya infarten till Klövberga området. Föreslagen cirkulation har behandlats i Trafikverkets så kallade Typfallsgrupp och det har tagits ett ställningstagande att det inte innebär att en vägplan behöver tas fram, utan att det är en åtgärd som kommunen kan göra i egen regi, men som bevakas av Trafikverket som vi sedan slutbesiktat och tar över. För att ta del av ställningstagande, se bilaga 2.

Kommunen planlägger i planförslaget statlig väg ny cirkulation på väg 840 med VÄG.

Normalt tillåter inte Trafikverket att kommunen planlägger statlig infrastruktur. I detta fall finns ett par anledningar till att det kan vara möjligt att kommunen planlägger cirkulationsytan. Dels ger det kommunen rådighet inför åtgärden att bygga om cirkulationsplatsen, och dels är markfrågan en viktig fråga att ha klar.

Det är viktigt att kommunen inte planlägger Trafikverkets vägområde med annat än VÄG. Vidare måste området VÄG stämma överens med Trafikverkets framtida vägområde (vägkant plus dike/sidoområde). Kommunen behöver därmed säkerhetsställa att det vägområde som behövs för framtida skötsel av väg 840 ska finnas.

Utifrån kommunens kartmaterial i bilaga 1, noterar Trafikverket att kommunen planlägger prickmark cirka 2-4 meter från framtida vägkant samt byggnader cirka 15 meter från framtida vägkant. Kommunen måste som sagt säkerhetsställa att kvartersgräns ligger utanför Trafikverkets framtida vägområde. Om detta görs kan Trafikverket gå med på föreslagen lösning i plankarta.

Kommunen föreslår slänt cirka 7 meter från vägkant samt dagvattendamm cirka 15 meter från väg 840. Det är inte säkerhetsställt att dessa dammar och tillhörande dagvattenledningar inte negativt kommer påverka väg 840, vilket behöver säkerhetsställas. Läs synpunkterna under kapitel "Dagvatten, geoteknik och översvämningsrisker".

3.4 Dagvatten, geoteknik och översvämningsrisker

Detaljplanen behöver utreda geotekniska risker (stabilitet, sättning, vattnets eventuella påverkan på väggropp/bärlighetsförsämring/tjälproblem osv.) för Håatunavägen väg 840 pga. den planerade dagvattendamm 1, för schaktdjup i lermark, med hänsyn till:

- tömd dagvattendamm (nivå +18,62 m),
- med permanent vattennivå (+19,82 m),
- med bräddnivå (+21 m).

Trafikverkets avvattningsanläggningar dimensioneras för naturliga flöden och får därför inte förändras i geometri och/eller vattenmängder än nuläget. Därför, som förhållningssätt, tillåter Trafikverket inte att externa aktörer tillför dagvatten till Trafikverkets avvattningsanläggningar (trummor, diken, dräneringar osv.). Trafikverkets vägdiken kan inte heller tillåtas fördjupas/vidgas.

Dammarna behöver dimensioneras för att klara av som minst ett 100 års regn likväl som tillhörande trummor, ledningar mm. Av handlingarna förstår vi det som att dammarna dimensioneras för ett 20-års regn. Kommunen behöver därmed dimensionera dammen för bräddning ska klara ett 100 års regn och förtydliga hur det ska klaras.

Kommunen behöver tydliggöra på en ritning hur de tänker sig med avledningen under väg 840 så att det inte riskerar att hamna i Trafikverkets dike och trumma/anläggning. Det vill säga att kommunen behöver markera ut vilka befintliga samt nya ledningar och avrinningar som planeras och hur dessa leder vattnet vidare, kopplat till de befintliga ledningar och trummor som finns där i nuläget. Det är otydligt av nuvarande underlag hur dagvattenanordningarna ska ordnas kopplat till befintligheter. Som det är nu kan Trafikverket inte, utan att gissa, utläsa åtgärder och framtida hantering av dagvatten och skyfallsbortledning.

Trafikverket noterar att det under E18 i nordöstra hörnet ovanför Damm 1, finns en trumma/bro som riskerar att stå med 0,5 meter vatten. Mer information om denna (aktuell höjd mm) samt riskbedömning och eventuella åtgärder behöver studeras för att kunna omhänderta vatten nedströms så att vatten inte riskerar att bli stående i underfarten, med risk för hälsa och liv. Vidare skulle Damm 3 behöva specificeras närmare vad den omhändertar för mängder vatten, på samma sätt som för Damm 1.

3.5 Buller och luftkvalitet

Vad gäller bullerutredningen saknas fortfarande bullerberäkningar redovisade på högre höjd än 2 meter. Detta bör revideras i utredningen. Trafikverket ser att man för det höga huset har med en bild på bullernivåer, men det finns inte redovisat konsekvent för övriga byggnader som är cirka 10-15 meter höga, och det redovisas inte i bifogade bullerkartor.

3.6 Risk, farligt gods

Risk och farligt godsfrågor kopplar bl a till skyddsavstånd till E18, och väg 840 samt dagvatten och skyfallshantering. För Trafikverkets synpunkter se avsnitt om Riksintresse E18 och Övrigt berört statligt vägnät väg 840 samt avsnitt Dagvatten, geoteknik och översvämningrisker.

3.7 Trafik

Den uppskattning av trafik som redovisas som ÅDT verkar rimlig. I trafikutredningen finns få resonemang om påverkan på E18 och ramperna (d v s om E18 och ramper klarar trafik visat med en kapacitetanalys). Däremot har Trafikverket haft möte med kommunen i våras. Där presenterade kommunen en bifogad rapport med Capcal analyser i alla 3 korsningar vid trafikplatsen. Trots att kanske inte är bästa metoden visar Capcal beräkningar inte någon köbildning som skulle kunna innebära att köer från en korsning påverkar den andra eller att det finns omfattande köer på ramperna. Därmed anser Trafikverket att kommunen har visat påverkan på det statliga vägnätet.

3.8 Hållbarhet och mobilitet/trafiksäkerhet

I planförslaget tydliggörs inte hur framtida busshållplatser och gång-cykelväg ska anläggas och anslutas längs väg 840. Detta är en brist och behöver hanteras. Det saknas redan idag busskoppling till Bro Galopp och det är angeläget att tillgängligheten till kollektivtrafiken förstärks, vilket vi också vet att kommunen eftersträvar. Vi kan inte se att detaljplanen längs väg 840 möjliggör kollektivtrafikhållplatser eller gång-cykelväg ute på väg 840, de åtgärder som studeras närmare är de inne i verksamhetsområdet.

Vidare saknas analys och resonemang om framtida hållbara transporter inne på logistik och verksamhetsområdet. Möjligheten att nyttja mer effektiva transporter och förutsättningar för elektrifiering är frågor som behöver tydliggöras och möjliggöras i området. Likaså saknas resonemang i planbeskrivning om p-tal för verksamhetsområdet, vad gäller antal, standard samt cykelparkering mm. En mobilitetsutredning skulle kunna hitta sådana lösningar, som angelägna för att minska bilanvändning och främja hållbart resande. Busshållplatser och gång-cykelvägar

behöver finnas på plats när verksamheterna öppnar upp samt attraktiva cykelparkeringar. Kommunen kan ansöka om pengar för gång-cykelvägar och framtida kollektivtrafiklösningar (utanför statligt vägområde) i antingen statlig medfinansiering eller i stadsmiljöavtal. För mer information se hemsidor:

Statlig medfinansiering: <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-statlig-medfinansiering-till-regionala-kollektivtrafikanlaggningar-trafiksakerhet-och-miljo/>

Stadsmiljöavtal: <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/>

3.9 Bevakningsuppdrag

Kommunen och Trafikverket har sedan en tid tillbaka en dialog och ett utkast till bevakningsuppdrag (ärende TRV 2021/2589). Detaljplanen kommer att kräva bevakningsuppdrag och Trafikverket kommer behöva granska de åtgärder som riskerar påverka Trafikverkets anläggning. Åtgärder som behöver bevakas är bl a anläggande av cirkulation, anläggande av dagvattenanläggningar, dammar mm. Bevakningsuppdraget ska tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan detaljplanen antas.

Ett tillstånd enligt 39 § väglagen kan krävas för anslutning till huvudgatan.

Det bör även nämnas att det i dagsläget finns ett befintligt tillstånd enligt 39 § väglagen för en tillfällig byggtrafikanslutning just i det läge som det är tänkt att huvudgatan ska ansluta till cirkulationsplatsen utmed väg 840). Tillståndet för denna anslutning löper dock ut den 17 januari 2022. Med tanke på kommande exploatering är det rimligt att exploatören ansöker om att ha kvar denna anslutning längre. Trafikmiljö kan ombesörja denna kontakt. För frågor om ansökan, kan det göras via Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/tillstand/Ansokan-om-anslutning-till-allman-vag/>

3.10 Övrigt, formalia

Illustrationsplanen som redovisas i planhandlingar har irriterade avfartsramper från E18 till Bro trafikplats (gul markering). Dessa är inte aktuella, och bör därför tas bort ur illustrationsplanen och planhandlingarna. Samma synpunkt gäller för gestaltnings-programmet, där även bensinstationen redovisas.

I planbeskrivning sida 45 står under förklaring till Allmän VÄG. ”Kommunen ansvarar för genomförandet av cirkulationsplats inom området utlagt i detaljplanen som allmän plats VÄG. För dessa kostnader svarar exploatören och kommunen gemensamt enligt den fördelning som specificeras i exploateringsavtalet. Trafikverket är huvudman för väg 840. Genomförandet görs med stöd av avtal mellan Kommunen och Trafikverket.”

Meningen ”Trafikverket är huvudman för väg 840” är inte fel, men kan vara missvisande eftersom huvudmannaskap är ett ”begrepp inom PBL”. Eftersom området VÄG kommer att vara både allmän väg och ”PBL-gata” är det viktigt att hålla isär de olika begreppen och således PBL från väglagen. Därmed bör det stå ”Trafikverket är väghållare för väg 840”. Kanske, men inte nödvändigtvis, skulle en ytterligare förtydligande mening kunna läggas till: ”Cirkulationsplatsen kommer att ingå i den allmänna vägen”.

3.11 Norra cirkulationsplatsen väg 269/E18 söder om Bro trafikplats

Det kan nämnas att kommunen och Trafikverket påbörjade ett medfinansieringsavtal för en cirkulation i norra delen av planområdet invid avfartsramp Bro väg 269/E18 för att möjliggöra en anslutning till bensinstationen. Kommunen valde att inte gå vidare med denna åtgärd i detta skede.

3.12 Förändrat väghållarskap väg 840

Trafikverket anser fortfarande att väg 840 i sin helhet vore lämplig att förändra väghållarskapet för, till ett kommunalt väghållningsområde. Detta då omfattande detaljplanläggning intill väg 840 planeras och/eller finns sedan tidigare.

Kommentar

3.1 *Kommunen har samrådat med Swedavia och Luftfartsverket, under skedet samråd och granskning, som inte har uttryckt att en flyghindersanalys behövs. Länsstyrelsen har inte heller uttryckt att en sådan analys behövs för detaljplaneförslaget.*

3.2 *Kommunen har uppdaterat grundkartan med tydligare fastighetsgränser och vägkanter.*

3.3 *Det är kommunen som ansvarar för genomförandet och bekostar byggnationen av cirkulationsplatsen på väg 840 och förbättring av dagvattenledningen under väg 840.*

Det kommer inför antagande av detaljplanen tecknas ett avtal om bevakningsuppdrag mellan Trafikverket och Upplands-Bro kommun.

Avtalet ger Trafikverket rätt att genom sin bevakningsledare medverka i genomförandet. Särskilt skall beaktas att bevakningsledaren kallas till samverkan tidigt i arbetet med att utforma cirkulationsplatsen så att Trafikverkets krav säkert tillgodoses.

Arbetena ska utföras i samråd med Trafikverket som utser en speciell projektledare för detta. Trafikverket ansvar i bevakningsuppdraget utgår från att vara kontaktperson och samrådande part gentemot Kommunen under projektet. Uppdraget består huvudsakligen av att granska handlingar, utföra platsbesök, delta i syner/besiktningar som berör Trafikverkets anläggningar, vid behov medverka i byggmöten samt förhandla genomförandavtal och eventuella övriga avtal.

Kommunen behåller under hela uppdraget sitt byggherreansvar.

Efter detaljplanen vunnit lagakraft kommer det att tecknas ett genomförandavtal mellan Trafikverket och Upplands-Bro kommun. Avtalet reglerar ansvar och kostnader för utformning och genomförande av de planerade åtgärderna på väg 840.

När systemhandlingar/bygghandlingar och/eller tekniska handlingar färdigställts skall dessa godkännas av Trafikverket. Handlingarna läggs därefter till grund för genomförandavtal som tecknas mellan Trafikverket och Kommunen.

Systemhandling/bygghandling/tekniska handlingar för samtliga åtgärder ska godkännas av Trafikverket innan genomförandavtal kan tecknas. Handlingarna ska, tillsammans med detta avtal, utgöra underlag för ett genomförandavtal mellan Kommunen och Trafikverket. Genomförandavtalet ska reglera byggnadstekniska detaljer, garantitider, trafikföring under byggnadstiden med mera.

Kommunen noterar synpunkterna gällande väg 840 samt det statliga vägnätet och har inga planer på att ändra markanvändning från VÄG då det som Trafikverket säger behöver stämma överens med Trafikverkets framtida vägområde. Kommunen säkerställer att det vägområde som behövs för framtida skötsel av väg 840 ska finnas genom bevakningsuppdraget. Kommunen säkerställer även att kvartersgränsen ligger utanför Trafikverkets framtida vägområde i bevakningsuppdraget. Slänten som föreslås i närheten av vägkanten och dagvattendammen kommer inte påverka väg 840 negativt då det har setts över i erforderliga utredningar och bevakningsuppdraget. Se svar 3.4 gällande väg 840 och dagvattendammar.

3.4 *Geoteknik:*

Kommunen har i flera omgångar sedan 2013, genom markägaren och exploatören, låtit utföra geotekniska fältundersökningar och utredningar av mark- och grundvattenförhållandena för detaljplaneförslaget.

Undersökningsresultaten finns sammanställda i en Markteknisk undersökningsrapport (MUR), daterad 2021-02-15.

Utredningen av geotekniska förhållanden finns redovisade i Utrednings PM Geoteknik daterat 2021-02-15.

Utredningsarbetet redovisar följande resultat vad avser sättnings- och stabilitetsförhållanden inom planområdet och den planerade exploateringen:

- *Topografin och de geotekniska förhållandena inom programområdet innebär att risken för spontana ras och skred innan exploatering är obefintlig.*
- *Uppfyllnader respektive schakter upp till 3 m höjd/djup kan utföras utan att stabilitetsproblem uppkommer vid projekterade släntlutningar vilket innebär att Dagvattenmagasin 1 inte påverkar stabiliteten för väg 840 då det har ett djup relativt vägen på ca 1,6 m (+20,2-+18,6)*
- *Leran inom planområdet är (starkt) överkonsoliderad vilket innebär att endast små sättningar uppkommer vid måttliga uppfyllnader. Uppfyllnaden för Dagvattenmagasin 1 vid väg 840, på som mest ca 1,5 m, ger upphov till sättningar på ca 5 cm vid magasinet och ca 2-3 cm vid vägen. Frågan om eventuella sättningsreducerande åtgärder kommer dock att utredas vidare i systemhandlingskedet.*

Exploateringen förändrar inte grundvattensituationen inom planområdet och vid väg 840. Kommunen förutsätter vidare att väggroppen är hydrauliskt isolerad från grundvattenmagasinet varför några förändringar vad avser väggroppen status t. ex. bärighetsförändring eller förändrade tjälförhållanden inte är att vänta.

Dagvattenhantering & översvänningsrisk:

Gällande dagvattensituationen inom planområdet och för Trafikverkets vägdike har det redan studerats i dagvattenutredningen och skyfallsutredningen. Kommunen hänvisar till avsnitt 5.2 "Flöden och skyfall" i dagvattenutredningen för svar på och säkerställande att Trafikverkets avttningsanläggningar inte påverkas negativt av planförslaget. Kommunen vill belysa problematiken att dimensionera en eller ett fåtal ledningar för ett 100-årsregn och inte göra det för alla omgivande ledningar i ledningssystemet. Dammarna och ledningarna är dimensionerade efter ett 20-årsregn och tillsammans med resterande föreslagna dagvattenlösningar är planområdet anpassat efter ett 100-årsregn. Den översynen av dagvattenhanteringen som har gjorts från samråd till granskning har inneburit mer avledning av dagvatten i svackdiken istället för ledningar. Sedan har ytterligare tre dagvattendammar tillkommit till planområdet, att ledningarna och dammarna är utformade efter ett 20-årsregn är med andra ord inte några problem. Dagvattenlösningarna är utformade efter uppställda krav på rening av dagvattnet och kravet att hantera och fördröja ett 20-årsregn (med regnintensiteten uppräknad med klimatfaktor 1,25).

Sydväst om dagvattendamm 1, i lågpunkten vid inloppet till den befintliga dagvattenledningen (dimension 600) under väg 840, sker en liten ansamling av vatten varför den ytan inte bör bebyggas. Ytan föreslås istället nyttjas för dagvattenhantering då en av torrdammarna placeras där. Norconsult har analyserat faran för människors liv vid ett 100-årsregn efter exploateringen i Klövberga (baserat på MSB:s klassificering), t.ex. påverkan på framkomligheten för räddningsfordon, och resultaten visar att det inte finns någon fara för människors liv i området.

Gällande översvänningsrisk visar skyfallsutredning har utförts som visar att översvänningsrisken på väg 840 minskar jämfört med nuläget. Kommunen vill även

poängtera att skyfallskarteringen i tidigare skede inte har tagit hänsyn till de nya föreslagna dagvattenåtgärderna såsom dammarna och diken. Skyfallsutredningen har uppdaterats med de föreslagna dagvattenåtgärderna som ska visa på ett ännu bättre resultat.

För damm 3 finns mer specifik information gällande den i förprojekteringshandlingarna bifogad till dagvattenutredningen, där står det t.ex. att den tar emot dagvatten från fastigheter, gata 3 och E18 samt att den utformas med grundzon, slänt i 1:2, dammbotten på +24,90 samt med en permanent vattenyta på +26,10.

Dimensioneringen av den nya planerade dagvattenledningen utanför planområdet är under projektering i skrivande stund vilket hindrar kommunen att visa på en ritning hur avledningen är planerad under väg 840. Det behöver samordnas i detaljprojekteringskedet med kommunens vatten- och avloppsavdelning som driver projektet för den nya dagvattenledningen.

För mer information om väg 840 se svar 3.3.

- 3.5 *Kommunen hänvisar till bullerutredningen som menar att det inte finns några riktvärden för hotell och andra verksamheter gällande ekvivalent och maximal ljudnivå utomhus. I stället ställs krav på ljudnivåer inomhus genom Boverkets Byggregler (BBR). Kommunen har kompletterat bulleravsnittet gällande detta.*
- 3.6 *Kommunen noterar yttrandet.*
- 3.7 *Kommunen noterar yttrandet och tillägger att det tillkommer en systemanalys för framförallt om hur den samlade exploateringen i kommunen (både Bro och Kungsängen) påverkar E18 och eventuellt kommunens lokala vägnät som utreder den frågan ytterligare.*
- 3.8 *Kommunen noterar yttrandet och hänvisar till svar 16.1, 16.3, 16.4 & 16.5. Kommunen upplyser om att en spårvägsanalys har gjorts som säkerställt placering och utformning av en möjlig busshållplats samt att gång- och cykelvägar har utformats med en god standard. Parkering planeras ske inom kvartersmark. Allmän plats, dvs. vägar bl.a. byggs ut i en första etapp vilket möjliggör för kollektivtrafik att komma till tidigare snarare än senare i utbyggnadsprocessen.*
- 3.9 *Se svar 3.3.*
- Gällande tillståndet för den befintliga byggtrafikanslutningen förlängs den till och med den 17 januari 2024. Enligt tidplanen bör detaljplanen för Klövberga etapp 1 vid den tidpunkten vunnit laga kraft sedan länge och då kommer anslutningen istället vara reglerad enligt Plan- och bygglagen istället för Väglagen. En eventuell ytterligare byggtrafikanslutning från Bro-Önsta 2:13 hanteras efter att aktuell detaljplan är antagen.*
- 3.10 *Illustrationsplanen har, som begreppet själv förklarar, endast ett illustrativt syfte och är inget juridiskt gällande dokument. Avfartsramperna och bensinstationen i illustrationen har därför ingen juridisk tyngd.*
- Kommunen har kompletterat planbeskrivningen med meningen: "Cirkulationsplatsen kommer att ingå i den allmänna vägen" under avsnittet Allmän plats VÄG enligt Trafikverkets önskemål.*
- 3.11 *Kommunen noterar yttrandet.*
- 3.12 *Kommunen noterar yttrandet och anser att den synpunkten är en större fråga som inte ingår i detta detaljplaneärende.*

4 Försvarsmakten inkom 2021-11-19

- 4.1 *Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.*

Kommentar

4.1 Kommunen noterar yttrandet.

5 Länsstyrelsen Uppsala Län inkom 2021-11-25

5.1 Länsstyrelsen har inga synpunkter utifrån de frågor som bevakas enligt 11 kap 10 § PBL.

Kommentar

5.1 Kommunen noterar yttrandet.

Kommunala nämnder**6 Bygg- och miljönämnden inkom 2021-12-08**

6.1 Bygglovsavdelningens synpunkter

Bygglovsavdelningen bedömer att det är lämpligt att avstånd till tomtgräns anges som bestämmelse i detaljplanen. Så det är bra om kommunstyrelsen kan få med detta i detaljplanen för att vi i ett bygglovsskede kan ha en tydlig handläggning. Anpassning på grund av brandskyddsregler och föreskrifter krävs vid nybyggnad och det är viktigt att det framgår i bestämmelse vilket avstånd som förväntas i detaljplanen. Bestämmelsen kan utformas så att den inte är gällande för E-områden.

6.2 Bygglovsavdelningen bedömer att begreppet sällanköpshandel kan vara begränsande och kommunen bör vara säker på syftet med denna begränsning i detaljplanen. För att det ska vara tillåtet att göra begränsningar av handeln krävs skäl av betydande vikt. Detaljhandel kan begränsas till detaljhandel med livsmedel eller detaljhandel med skrymmande varor. Det är även möjligt att genom begränsning utesluta handel med skrymmande varor, handel med livsmedel eller handel med både skrymmande varor och livsmedel. Inga andra begränsningar är tillåtna. (jfr prop. 1996/97:34, sid. 16–17).

6.3 Bygglovsavdelningen vill tillägga att detaljplanens koppling mellan bestämmelser och beskrivning samt gestaltungsprogram är föredömligt.

6.4 Bygglovsavdelningen ser en risk med att grönytefaktor inte är reglerad i bestämmelse för kvartersmark.

6.5 Möjligen kan Informationsrutan gällande störningar tas bort för att det inte ska bli en tvetydighet mot bestämmelsen för industri.

6.6 Miljö- och livsmedelsavdelningens synpunkter i granskningen

Dagvatten

Miljö- och livsmedelsavdelningen ser positivt på att man tänker på dagvattenplaneringen för kommande etapp 3 redan i denna detaljplan. Även om etapp 3 kommer att hanteras i en separat detaljplan behöver man ha en helhetssyn över dagvattenhanteringen för hela området som ska etableras.

6.7 För att få en bättre rening avseende tungmetaller ser miljö- och livsmedelsavdelningen det mer effektivt att ha en annan typ av rening än oljeavskiljare för att rena dagvattnet från verksamhet som är kopplade till trafik, såsom bussdepå eller bilservice, innan det kopplas på den kommunala ledningen.

6.8 Miljö- och livsmedelsavdelningen föreslår att man redan i detta skede har en plan för hur man ska ta hand om 100-årsregn.

- 6.9 Miljö- och livsmedelsavdelningen ser det positivt att man tänker på hur man ska ta hand om dagvattnet och länsvatten under byggskedet av området. Miljö- och livsmedelsavdelningen ser det positivt att man tar fram skötselplaner för dagvattendammen i projekteringskedet.
- 6.10 Då dagvattnet från området leds till en känslig recipient som Broviken som är ett Natura 2000-område är det viktigt att det finns bra fördröjning och rening av dagvattnet från området, samt att man har undersökt risken för översvämningar i området för att kunna undvika sådana efter att området färdigställts. Det är även viktigt att utredning av befintliga dagvattenledningar görs för att veta om de har kapacitet att ta emot mera dagvatten från det nya området.
- 6.11 Barnperspektiv
- I och med att detaljplanen utgör ett område för verksamheter, logistik och sällanköpshandel påverkar inte förslaget barn negativt. Planområdet ligger inte heller i anslutning till bostäder eller annan verksamhet för barn. Enligt beslut i Kommunfullmäktige ska barnperspektivet beskrivas i samtliga tjänsteskrivelser. (KF § 4, 2010)
- 6.12 Som eget yttrande överlämna Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse daterad den 15 november 2021 till Kommunstyrelsen samt att härutöver uttala vikten av hänsyn till hästverksamheten vid Bro park.

Kommentar

- 6.1 *Planbestämmelsen om avstånd till tomtgräns togs bort fanns med innan granskningen men togs bort för en möjlighet och flexibilitet att stycka av fastigheterna i framtiden. Planförslaget hänvisar istället till de allmänna råden som finns i Boverkets byggregler om skyddsavstånd och byggnadstekniska lösningar i form av brandskydd.*
- 6.2 *En precisering innebär att enbart det som anges i preciseringen är tillåtet. En preciserad användningsbestämmelse ger alltså mindre utrymme för tolkning än då användningen inte preciseras. En precisering innebär att planen blir mindre flexibel samtidigt som det blir tydligt vilket ändamål som avses för området.*
- Enligt Boverket kan kommunen begränsa detaljhandeln om det finns en särskild utredning som styrker att det finns skäl av betydande vikt görs begränsningen genom en precisering av användningen. Skälen till begränsningen/preciseringen av detaljhandel härrör från Handelsutredningen som togs fram 2014. För sällanköpshandeln finns ett stort utflöde av köpkraft att hämta omsättning av. I befintliga handelsområdet Brunna planeras i huvudsak logistik och andra liknande verksamheter. I Skällsta finns en del vakanta lokaler vilket tyder på att handelsdetaljer inte ser möjlighet att etablera på platsen i någon stor utsträckning. En möjlighet skulle kunna vara att fylla dessa ytor med något annat än detaljhandel för att skapa kundflöden och liv; exempel från andra platser är t.ex. lekland, klätterväggar eller liknande faciliteter, andra kommunala verksamheter eller kontor. För de lokala centrumen i Kungsängen och Bro är det av fördel om framtida närservice och lokalhandel koncentreras hit.*
- Enheten för Samhällsutvecklingsprojekt är sammanfattningsvis medvetna om vad det är som användningen tillåter. Det finns ingen tanke om att inkludera handel med skrymmande varor, handel med livsmedel eller handel med både skrymmande varor och livsmedel. Tanken är inte heller att konkurrera med de befintliga detaljvaruhandelsverksamheterna och den livsmedelshandeln som finns inom kommunens centrum.*
- 6.3 *Enheten för Samhällsutvecklingsprojekt tackar för synpunkten!*
- 6.4 *Enheten för Samhällsutvecklingsprojekt noterar synpunkten och anser att det inte är rimligt att reglera grönytefaktor då det inte är klart vilka verksamheter som ska etablera sig inom den här detaljplaneetappen och därmed är det oklart i det här läget hur mycket hårdgjord yta som behövs utöver byggnadsarean. Detaljplanen möjliggör för grönytor längs med gatorna, att*

stora delar av det som är natur idag förblir natur om man ser på projektets helhet. Hotellet t.ex. ligger mot en grönzon och fornlämningarna omges av naturmark.

- 6.5 *Enheten för samhällsutvecklingsprojekt tackar för upplysningen och har tagit bort den generella planbestämmelsen om störningar och risker. Planbestämmelsen härrör från förslaget att det planeras för storskaliga och småskaliga verksamheter. Som planbeskrivningen redan påpekar riktas området som helhet mot verksamheter av mindre störande karaktär, men för att bestämmelsen inte ska bli tvetydig mot användningen Industri, J, och för att den ska vara tillämpbar i Plan- och bygglagen tas den bort som planbestämmelse och läggs till som upplysning på plankartan istället. Planbeskrivningens huvuddrag är även kompletterat gällande ljus, lukt och ljud.*
- 6.6 *Enheten för Samhällsutvecklingsprojekt noterar yttrandet.*
- 6.7 *Enheten för Samhällsutvecklingsprojekt tackar för synpunkten och kompletterar planbeskrivningen om alternativ till oljeavskiljare som har en bättre renande effekt från exempelvis parkerade bilar.*
- 6.8 *Det finns en framtagen skyfallskartering utifrån 100-årsregn för nuläget och en framtida markanvändning. Utredningen visar att översvämningsriskerna utanför planområdet minskar efter exploateringen. Det beror framför allt på de dagvattendammar och svackdiken som föreslagits i planområdet. Även torrdamm och växtbäddar och dagvattenmagasin föreslås på kvartersmark.*
- 6.9 *Enheten för Samhällsutvecklingsprojekt tackar för och noterar yttrandet.*
- 6.10 *Dagvattensystemet som föreslås beräknas hantera så att allt vatten från gator och kvartersmark avleds till svackdiken. Med tre nya dagvattendammar finns inte längre behov av fördröjning av dagvatten inom kvartersmark. När det gäller reningen av dagvatten så är systemet uppbyggt att klara reningsbehovet. Det som kan behövas på kvartersmark är oljeavskiljare och motsvarande lösningar för rening av dagvatten vid parkeringsområden och likande ytor. Se svar 6.7.*
- Kommunen vill även poängtera att skyfallskarteringen i granskningsskedet inte har tagit hänsyn till dagvattenåtgärder såsom dammarna och dikena. Skyfallsutredningen är nu uppdaterad med de föreslagna dagvattenåtgärderna som visar ett bättre dagvattenresultat.*
- Kommunen har meddelat att den befintliga ledningen kommer att flyttas och läggas i u-området/prickmarken längs väg 840 och sen vidare i u-området/prickmarken längs Klövtorpsvägen fram till Sätträbäcken. I samband med det dimensioneras ledningen upp för att öka avledningsskapaciteten till Sätträbäcken och minska risken ytterligare för stående vatten.*
- 6.11 *Enheten för Samhällsutvecklingsprojekt noterar yttrandet och har haft med det i tjänsteskrivelsen i granskningen och har med det i tjänsteskrivelsen inför antagande av planen.*
- 6.12 *Enheten för Samhällsutvecklingsprojekt har beaktat vikten av hänsyn till hästsportanläggningen Bro park genom:*
- *planläggningen av naturmarken mellan hästsportanläggningen och de föreslagna verksamheterna*
 - *placeringen av större verksamheter längre ifrån hästsportanläggningen och mer småskaliga verksamheter närmare hästsportanläggningen.*
 - *genom lämpligt skyddsavstånd mellan hästsportanläggningen och det nya verksamhetsområdet. Enheten för Samhällsutvecklingsprojekt hänvisar till bullerutredningen som visar tydligt att anläggningen ligger tillräckligt långt ifrån planområdet för att inte orsaka störningar.*

- *en upplysning om att byggnaderna inte ska verka störande för omgivningen. För övrigt hanteras störningar av miljöbalken.*

Hästsportanläggningen Bro park har fått handlingarna på remiss under samrådet och granskningen och har valt att inte lämna något yttrande gällande detta.

7 Vänsterpartiet inkom 2021-12-08

- 7.1 Eftersom trafikrörelserna vid vissa tider, främst under rusningstrafik kommer att bli ganska omfattande kan det vara klokt att anlägga en rondell på lv 269 som bekostas av sökande.

Kommentar

- 7.1 *Detaljplanen föreslår redan en cirkulationsplats längs med väg 840 vid huvudinfarten till planområdet som ansluter till lv 269. Se plankartan för planbestämmelse VÄG som reglerar cirkulationsplatsen. För dessa kostnader svarar exploitören och kommunen gemensamt enligt den fördelning som specificeras i exploateringsavtalet.*

En cirkulationsplats närmare E18 och längs med lv 269 är inte aktuell då det inte har en koppling till etapp 1 i Klövberga.

8 Näringslivsrådet inkom 2021-12-06

- 8.1 Näringslivsavdelningens synpunkter kring detaljplaneförslaget för Klövberga etapp 1: Det står att förslaget syftar till att utveckla ett varierat område för verksamheter, logistik och sällanköpshandel i kombination med att viktiga delar av natur- och kulturmiljö i området bevaras och tillgängliggörs. Det är bra att det har tydliggjorts i detaljplaneförslaget att syftet är att utveckla ett varierat område för verksamheter. Viktigt för näringslivsavdelningen att det blir ett diversifierat område med olika verksamheter/branscher, så att vi undviker att det bara blir lager och logistik. Viktigt även för näringslivsavdelningen att det finns utrymme för små- och medelstora företag att etablera sig i området.
- 8.2 Detta detaljplaneförslaget är väldigt välkommet från näringslivsavdelningens sida, eftersom både Skällsta och Brunna industriområde är färdig exploaterat, samt att infrastrukturen är hårt belastat. Att trycka in fler företag på dessa befintliga verksamhetsområdena är inte hållbart, och vi behöver verkligen ett nytt verksamhetsområde. Detta med anledningen av att vi har tryck på etableringsförfrågningar där vi inte har bra alternativ att erbjuda dessa när det gäller mark och lokalförfrågningar.

Kommentar

- 8.1 *Samhällsbyggnadskontoret noterar yttrandet.*
- 8.2 *Samhällsbyggnadskontoret noterar yttrandet och tillägger att det planeras för fler etapper i Klövberga.*

9 Kultur- och fritidsnämnden inkom 26 januari 2022

- 9.1 Upplands-Bro mångtusenårig historia skall ses som en tillgång i samhällsbyggandet. Upplands Bro utvecklas idag i en snabb takt och står inför en fortsatt expansiv framtidsutveckling. I det arbetet är det viktigt att värna våra gemensamma natur- och kulturmiljöer.
- 9.2 Detaljplaneförslaget för Klövberga syftar till att utveckla ett varierat verksamhetsområde för logistik och handel i ett strategiskt läge nära E18 i kombination med att viktiga delar av natur- och kulturmiljön i området bevaras och tillgängliggörs. Kultur- och fritidskontoret ser positivt på den uttalade ambitionen om att exploateringen anpassas för att bevara natur- och kulturmiljöer och att planen ska möjliggöra att allmänhet kan uppleva områdets kvaliteter.

- 9.3 Under samrådet påpekades betydelsen av god en byggnadsutformning för att i minsta mån störa landskapsbildningen, däribland framhölls byggnadshöjderna. Det är positivt att grundprincip är att högre byggnader förläggs utmed E 18 och att byggnadshöjderna och tomtstorlekarna anpassas för att området inte ska ge ett allt för storskaligt intryck mot väg 840.
- 9.4 I nära anslutning till planområdet ligger Lilla Ullevi, en forntida kultplats, som exploateringsgrävts och presenterades i rapporten ”Lilla Ullevi – den heliga platsens geografi” 2010. Den pekar på områdets lokala och regionala mycket stora betydelse. Det är därför viktigt att extra stort hänsynstagande tas vid en eventuell exploateringen.
- 9.5 Kultur-och fritidskontoret noterar inkomna synpunkter beträffande att jordbruksmark tas i anspråk. Tillgången på jordbruksmark minskar i världen samtidigt som behovet ökar. I Sverige försvinner en stor del på grund av exploatering. Detta är något som vi även ser i Upplands-Bro.

Kommentar

- 9.1 *Kommunen noterar synpunkten.*
- 9.2 *Kommunen noterar synpunkten och poängterar att vägarna och naturområdena blir allmän platsmark vilket möjliggör för allmänheten att uppleva områdets kvaliteter.*
- 9.3 *Kommunen noterar synpunkten.*
- 9.4 *Kommunen noterar synpunkten och hänvisar till planbeskrivningens avsnitt om fornlämningar att lämpliga skyddsavstånd har vidtagits till lämningarna i samråd med Länsstyrelsen.*
- 9.5 *Kommunen noterar yttrandet och hänvisar till den lokaliseringsprövningen som har gjorts för detaljplaneförslaget som visar att området har ett logistiskt gynnsamt läge nära E18 varför det föreslås för verksamheter trots jordbruksmarkens klassning.*

Övriga remissinstanser

10 Vattenfall Eldistribution AB inkom 4 november 2021

- 10.1 Vattenfall Eldistribution AB har inga elnätansläggningar inom området för aktuell detaljplan och har därför inget att erinra i ärendet.

Kommentar

- 10.1 *Kommunen noterar yttrandet.*

11 Kommunalförbundet Norrvatten inkom 2021-11-11

- 11.1 Norrvatten har en befintlig ställedning dimension med tillhörande ledningsrätt i närheten av planområdet, direkt söder om Håtunavägen. Planförslaget kan komma att påverka Norrvattens ledning i anslutning till ny/förändrad korsning Håtunavägen-Klövtorpsvägen. För att se hur/om ledningen påverkas krävs samråd med Norrvatten i vidare projektering. Ev flytt av Norrvattens ledning bekostas av part som initierar flytten.

Kommentar

- 11.1 *Kommunen och exploatör ska samråda med Norrvatten gällande ledningen vidare i detaljprojektering. Exploatören finansierar den ledningssamordning som är nödvändig.*

12 Kävplaförbundet inkom 2021-11-24

- 12.1 Kävplaförbundet har tagit del av förslag till rubricerad detaljplan för klövberga etapp 1 i Upplands-Bro kommun. Förbundet har inga anläggningar i området som kan påverkas av den föreslagna planen. Förbundet har i övrigt inga synpunkter.

Kommentar

12.1 *Kommunen antecknar yttrandet.*

13 Skogsstyrelsen inkom 2021-11-24

13.1 Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken, gällande skogliga åtgärder på skogsmark. Verksamhet rörande detaljplanläggning är inte att betrakta som skogsbruksåtgärd.

13.2 Inom området finns kulturmiljöer som stensättningar, gammal väg, gravfält, husgrunder med mera. Se karta. Det kan även finnas oidentifierade lämningar som inte finns registrerade.

Kommentar

13.1 *Kommunen noterar yttrandet.*

13.2 *Detaljplanen har behandlat kulturmiljöer vilket finns beskrivet i planbeskrivningen.*

14 Swedavia AB inkom 2021-11-30

14.1 Rubricerat planförslag har ingen påverkan på Stockholm Arlanda Airport eller Bromma Stockholm Airport. Därmed har Swedavia ingen erinran i ärendet.

Kommentar

14.1 *Kommunen noterar ärendet.*

15 EON Värme Sverige AB inkom 2021-12-01

15.1 E.ON Energiinfrastruktur AB (fd E.ON Värme Sverige AB) har idag huvudledningen till och från Högbytorp genom området, där försörjning av nya byggnader kan ske om pumpstation/tryckregleringsstation byggs. Vår ledning måste beaktas vid byggnation av området. Se bifogade två filer som skickades till er i juli 2016.

15.2 I området finns även en gasledning. Ragn-Sells är ägare av gasledningen, som är tömd och satt ur drift sedan ca 1,5 år. (gasfrihetsintyg bifogas) E.ON undersöker gärna möjligheten att ansluta de kommande fastigheterna till fjärrvärme eller bistår gärna med andra eventuella energilösningar.

Kommentar

15.1 *Kommunen tackar för yttrandet har kompletterat plankartan med en yta för pumpstation/tryckregleringsstation nära huvudgatan där transitledningen finns utbyggd.*

15.2 *Kommunen noterar yttrandet och framför det till exploatör.*

16 Region Stockholm Trafikförvaltningen inkom 2021-12-06

16.1 Region Stockholm saknar en tydlig koppling till RUFSS 2050 samt en beskrivning om hur planförslaget förhåller sig till den regionala utvecklingen som pekas ut i RUFSS 2050. Regionen anser därför att en sådan beskrivning bör tillkomma innan antagande eftersom planområdet är utpekad i RUFSS. Särskilt viktigt är beskrivning om hur tillgänglighet, möjliggörande för samverkan mellan olika trafikslag, samt bidrag till ett mer miljöeffektivt och konkurrenskraftigt transportsystem ska nås.

16.2 Region Stockholm anser att det är viktigt att planen ger förutsättningar för att möjliggöra för att resa hållbart. Därför ser regionen positivt på att gatorna inom planområdet utformas för att både

kollektivtrafik och cykel ges goda förutsättningar. Regionen anser att om andelen för hållbara transporter ska vara högre än 20-10 % bör även andra åtgärder undersökas som kan bidra till att hållbara resor väljs före bilen. Regionen vill påpeka att färdmedels-fördelningen i kommunen låg år 2019 på bil 37 %, kollektivtrafik 32 % och gång och cykel 31 % (år 2019). Regionen vill i sammanhanget kring hållbara resor lyfta fram att Trafikverket har en åtgärdsvalsstudie under uppstart där tågtrafikens förutsättningar för bland annat utökad trafik till Bro/Bålsta ska studeras.

16.3 Trafik

Det framgår inte av underlaget hur många arbetsplatser som kommer att tillkomma och därför är det svårt för regionen att bedöma behov av utökad trafik. Det bör således framgå hur många arbetsplatser som tillkommer i planbeskrivningen. I trafikutredningen finns en siffra att 772 sysselsatta tillkommer. Enligt de riktlinjer för planering av kollektivtrafik som regionen tillämpar ska antalet arbetsplatser minst uppgå till 1250 – 3300 för att kunna erbjuda minst halvtimmestrafik. Om antalet bostäder och arbetsplatser är begränsat är det ofta inte samhällsekonomiskt lönsamt med en turtäthet på minst halvtimmestrafik. Av denna anledning bedrivs därför begränsad trafik i sådana områden.

16.4 Framkomlighet

Det är viktigt att de mått som angivits i ritningsförteckningen följs och genomförs. Regionen vill upplysa kommunen om att en utvecklad riktlinje för utformning av infrastruktur med hänsyn till buss (RiGata-Buss) är framtagen och finns på regionens hemsida. RiGata-Buss ska följas vid all planläggning som berör regionens busstrafik.

16.5 Genomförande

Vid placering och utformning av eventuella busshållplatslägen inom planområdet ska Region Stockholms trafikförvaltning kontaktas.

Kommentar

16.1 *Kommunen hänvisar till sida 16-17 där det finns ett tydligt avsnitt om Regionala planer och RUFs samt dess koppling till detaljplanen. Kommunen har dock utvecklat avsnittet om RUFs ytterligare och vill tillägga att det tillkommer flera etapper i Klövberga och även framtida bostäder på andra sidan Håttunavägen. Det kan ge bättre underlag för att kunna arbeta för att öka tillgänglighet, möjliggörande för samverkan mellan olika trafikslag samt bidrag till ett mer miljöeffektivt och konkurrenskraftigt transportsystem.*

Kommunen har lagt till ett avsnitt om den kommande fördjupade översiktsplanen för Bro i planbeskrivningen som behandlar ett regionalt perspektiv för cykelstråk. Det planerade gång- och cykelstråk genom planområdet kommer att bli en del i ett kommunalt gång- och cykelstråk mot verksamhetsområdet Högbytorp i norr och även kunna ansluta till ett framtida gång- och cykelstråk längs väg 269 mot Håbo-Tibble. Detaljplaneförslaget bidrar till att tillgänglighet, möjliggörande och samverkan för gång- och cykeltrafik ökas. Frågan om att öka tillgänglighet och möjliggöra för samverkan mellan flera trafikslag samt bidragandet till ett mer miljöeffektivt och konkurrenskraftigt transportsystem utanför planområdet noteras av kommunen.

16.2 *Kommunen noterar synpunkten. För övrigt se svar ovan.*

16.3 *Kommunen noterar synpunkten och vill förtydliga att det inte är bestämt än vilka verksamheter som tillkommer området och det blir därmed svårt att räkna på antalet arbetstillfällen. Kommunen hänvisar även till programområdet för Klövberga och att det kan tillkomma många fler arbetstillfällen i etapp 2 och 3 än det som står i trafikutredningen.*

Exploatören och kommunen hoppas på att det kan finnas ett framtida forum för att diskutera turtäthet med Region Stockholm Trafikförvaltningen när verksamhetsområdet bemannas. Ambitionen är att programområdet med etapp 1-3 är fullt utbyggt och verksamheterna fullt

bemannade om tidigast 10 år. I det stadiet har det sannolikt tillkommit fler arbetstillfällen och boenden på andra sidan Håtunavägen, vilket ger mer underlag och behov att arbeta för ett mer hållbart transportsystem.

- 16.4 *Kommunen noterar yttrandet och kompletterar sida 29 i planbeskrivningen med en mening om att (RiGata-Buss) har följts i planförslaget genom bl.a. utförandet av en körspårsanalys för busshållplats.*
- 16.5 *Kommunen noterar yttrandet och poängterar att en spårvägsanalys har gjorts som säkerställt placering och utformning av en möjlig busshållplats.*

17 EON Energidistribution AB inkom 2021-12-03

- 17.1 E.ON Energidistribution AB har studerat dom inkomna handlingarna och har följande synpunkter. Dom E områden som blivit avsatta i plankartan bedöms i nuläget räcka i antal och att dom även har en bra placering. Att uppmärksamma är att detta planärende innebär ett kommande effektbehov som kommer föra med sig omfattande åtgärder från E.ONs sida som kan vara tidskrävande.

Kommentar

- 17.1 *Kommunen noterar synpunkten.*

18 Svenska Kraftnät inkom 2021-12-06

- 18.1 Svenska kraftnät har i yttrande daterat 2016-07-05 svarat på berörd remiss. Utöver tidigare lämnat remissvar har Svenska kraftnät ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Kommentar

- 18.1 *Kommunen noterar ärendet.*

19 Företagarna inkom 2021-12-06

- 19.1 Företagarna i Upplands-Bro tackar för möjligheten att framföra synpunkter på förslaget. Arbetet med den nya detaljplanen för Klövberga är viktigt för att utveckla kommunen och viktigt för Företagarna – Sveriges största företagarorganisation – i vårt arbete för ett ännu bättre lokalt företagsklimat. Företagarna i Upplands-Bro deltar även specifikt i arbetet för ett förbättrat lokalt näringsklimat och ökad trygghet i Bro, genom sina olika engagemang i såväl föreningen Bro Utveckling som kommunens projekt Omdaning Bro.
- 19.2 Den tidigare i höstas publicerade årliga rankningen av kommunernas företagsklimat innebar att kommunen för första gången på 6 år fick en försämrad placering och därtill påtagligt, från plats 12 till plats 50. Detta illustrerar enligt vår mening behovet av ytterligare insatser bl a inom just de områden som vi lyft fram i en rad tidigare yttranden och senast gällande FÖP Bro: ett starkare näringslivs-perspektiv i alla kommunala beslut, tillgången till mark och lokaler, behovet av goda kommunikationer via alla trafikslag i kommunen och att göra kommunen än mer attraktiv via sin bostadsförsörjning.
- 19.3 Gällande Klövberga är det framför allt frågan om en förbättrad tillgång till mark och lokaler för de mindre lokala företagen - inte bara för stora lager- och logistikföretag – som måste stå i fokus. Om inte våra lokala företag kan växa och frodas här kommer de att flytta. Mot den bakgrunden instämmer vi helt med Bygg- och miljönämndens yttrande i samrådsskedet: ”syftet att anlägga ett varierat verksamhetsområde, där storskaliga verksamheter skiljs från nyföretagsområden bör tydligt avspeglas i planen, t ex genom bestämmelse om minsta och största fastighetsstorlek.”

- 19.4 Vi noterar därför med stor förvåning och besvikelse i samrådsredogörelsen att detta viktiga perspektiv inte fått genomslag, med hänvisning till att ”exploatörens ambition är att behålla området i en fastighet.” Detta kan säkert vara korrekt men utgör enligt vår mening inget argument mot att i planen säkerställa att inte endast storskaliga verksamheter, såsom lager och logistik, kommer att etableras utan även lokaler för de mindre lokala företagen.
- 19.5 Som planförslaget ser ut f n skulle resultatet mycket väl kunna bli en byggnad på varje tomt vilket skulle missgynna mindre lokala företag påtagligt. Därför kräver vi en tydligare reglering i samma anda som bygg- och miljönämndens tidigare förslag, i form av att byggnadsarean maximeras på minst hälften av området så att storskalig verksamhet därmed endast kan bedrivas i en del av området och inte hela. Även andra åtgärder bör övervägas i detaljplanen för att uppnå detta angelägna syfte.

Kommentar

- 19.1 *Kommunen noterar yttrandet och ser fram emot detaljplanearbetet i projektet Omdaning Bro.*
- 19.2 *Kommunen noterar synpunkten.*
- 19.3 *Kommunen noterar synpunkten och menar att variationen i verksamhetsområdet speglas tydligt i kvarterens olika storlekar, med både gles och tät kvartersstruktur som ger möjlighet för olika typer av verksamheter att etablera sig på platsen.*
- Tomternas storlek är beroende av områdets topografi och verksamheternas olika behov. Eftersom det i nuläget inte är känt vilka verksamheter som kommer att etablera sig i området är det viktigt att behålla flexibilitet i planen och inte göra den för detaljerad. Bestämmelser om minsta fastighetsstorlek är därför olämplig i den här planen.*
- 19.4 *Tanken är inte att konkurrera med till exempel verksamheter som ICA i Brunna. Se svar 6.2.*
- 19.5 *Kommunen noterar yttrandet och hänvisar till illustrationsplanen som påvisar variationen av och den önskade uppdelningen mellan storskaliga verksamheter, småskaliga verksamheter, nyföretagsområdet och hotell- och dagkonferenscentret.*

Övriga (ej sakägare)

20 Privatperson 1 inkom 2021-11-29

- 20.1 Vi har tidigare då detta projekt startade bidragit med synpunkter. Undertecknad och även LRF-Upplands-Bro är av den åsikten att det inte är hållbart att exploatera jordbruksmark. I synnerhet när kommunen försöker framstå att man vill ha ett hållbart samhällsbygge och ge sken av att dom planer som görs upp ska vara hållbara över tid.

20.2 Gång och cykelväg G/c väg

Det som kan vara positivt i detta sammanhang är att gc- väg är inritad norrut vidare mot E-on och Högbytorp på aktuellt område. Det kan innebära att vi som fastighetsgrannar i framtiden undgår att behöva upplåta bördig jordbruksmark till g/c – väg. Jordbruksmark som en gång exploaterats kan Aldrig återställas till livsmedels produktion! Så är det! Vi producerar närodlade vegetabilier och har även investerat i en småskalig stenkvarn. Den bördiga jordbruksmark vi äger och brukar tänker vi fortsätta odla på. Den är alldeles för värdefull både för oss som producenter och dom kommuninvånare som köper våra förädlade produkter.

Kommentar

- 20.1 *Kommunen håller med om att när jordbruksmark omvandlas till kvartersmark går den inte att återta, handlingen är irreversibel. I kommunen finns en efterfrågan på tomter för verksamheter och de nya verksamheterna kommer att skapa arbetstillfällen. Planerad handel, restaurang och hotellverksamhet bidrar även till ekonomisk tillväxt inom området. Även lantbruk är en bransch som är beroende av flera andra verksamheter och ser till att service*

bibehålls på landsbygden och att landskapet hålls öppet. Dock kommer den nya verksamheten inom planområdet generera en större ekonomisk produktivitet än vad åkermarken ger idag. När det gäller ekonomisk generering bedöms det planerade verksamhetsområdet vara mer fördelaktigt än nollalternativet.

Samhällsekoniskt är det lämpligt att anlägga verksamheter, som logistikanläggningar, i anslutning till befintliga trafikleder för att minska behovet av nybyggnation av vägar och transporter. Planområdet är beläget intill E18, i ett strategiskt läge i regionen, men innebär även att tidigare oexploaterad mark tas i anspråk vilket innebär att lokal infrastruktur saknas.

Medan jordbruksmark har nationell betydelse så medger miljöbalken att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om väsentliga samhällsintressen behöver tillgodoses och om behovet inte kan tillgodoses genom att annan mark ianspråk tas. I detta fall finns det stor efterfrågan i kommunen att etablera verksamheter av olika slag, vilket i sig är ett stort allmänt intresse då det bidrar till många arbetstillfällen samt att lokaliseringssmässigt är läget bättre lämpat för ett verksamhetsområde än ett jordbruk som inte är i bruk.

20.2 Kommunen noterar yttrandet.

Resultat av granskningen

Redaktionella ändringar i planförslaget

Följande revideringar har gjorts i detaljplaneförslaget efter granskningen:

Plankartan

- Den generella bestämmelsen om störningar och risker har formulerats som en upplysning på plankartan istället för en planbestämmelse för att inte vara tvetydig mot bestämmelsen Industri, J, då störningar och risker hanteras av miljöbalken och inte av plan- och bygglagen. Detaljplanens huvuddrag har även förtydligats gällande detta.
- Kommunen uppdaterar grundkartan med tydligare fastighetsgränser och vägkanter.
- I legenden på plankartan har förklaringen till användningen Huvudgata kompletteras med svackdike i enlighet med Länsstyrelsens yttrande.
- Användningen E, teknisk anläggning för transformatorstation, har kompletterats med en indexsiffra (E₁) då transformatorstation är en precisering av användningen teknisk anläggning.
- Användningen E₂, teknisk anläggning för pumpstation har kompletterats på plankartan. Tillägget av pumpstation får ingen omgivningspåverkan för allmänheten eller påverkar miljön inom planområdet och placeras inom redan utritad kvartersmark. Ändringen/justeringen bedöms därmed vara av redaktionell art och föranleder inte ny granskning av planförslaget.

Planbeskrivningen

- Detaljplanens huvuddrag har kompletterats med meningen: ”Med hänsyn till omgivningen är det av stor vikt att byggnader, anläggningar och skyltar ska ges en sådan utformning och placering att ljud, ljus eller lukt från verksamheter inte verkar störande. Det framtagna gestaltungsprogrammet som ligger till grund för planförslaget har satt ramar och principer för ljussättning.”
- På sida 29 har planbeskrivningen kompletterats med meningen: ”Enligt Länsstyrelsens GIS-skikt ingår även östra delen av planområdet, och fastighet Bro-Önsta 2:13, i vattenskyddsområdet. Fastighet Klöv och Lilla Ullevi 1:5 ligger helt inom vattenskyddsområdet.”

- Sida 30 i planbeskrivningen är kompletterad med meningen: ”För att få en bättre rening avseende tungmetaller kommer alternativ till oljeavskiljare installeras i marken som kan skilja partikelbundna föroreningar och har också en renande effekt på lösta föroreningar av dagvattnet från parkerade bilar.”
- Planbeskrivningen är kompletterad med meningen: ”Den utvecklade riktlinjen för utformning av infrastruktur med hänsyn till regionens busstrafik (RiGata-Buss) har följts i planförslaget genom bl.a. utförandet av en körspårsanalys för busshållplats.” på sida 28.
- Planbeskrivningen är kompletterad med ett avsnitt om den pågående fördjupade översiktsplanen för Bro för tydligare koppling till RUFSS 2050 på sida 13 samt en kompletterad beskrivning av RUFSS 2050 på sida 15-16.
- Planbeskrivningen har kompletterats att planområdet är lämpligt utifrån ett 100-års regn med klimatfaktor.
- Planbeskrivningen har kompletterats med meningen: ”Den östra delen av planområdet och fastighet Bro-Önsta 2:13 ingår i vattenskyddsområdet. Fastighet Klöv och Lilla Ullevi 1:5 ligger helt inom vattenskyddsområdet.”
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om teknisk anläggning för pumpstation.
- Genomförandebeskrivningen i planbeskrivningen har kompletterats med meningen: ”vid genomförandet av planen behöver föreskrifterna för vattenskyddsområdet beaktas/följas.”
- Genomförandebeskrivningen i planbeskrivningen är kompletterad med meningen: ”Cirkulationsplatsen kommer att ingå i den allmänna vägen” under avsnittet Allmän plats VÅG på sida 45.

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

Underlagsmaterial

- Kopior av inkomna synpunkter under granskningen.
- Länsstyrelsens yttrande i granskningen
- Samrådsredogörelse, daterad 2021-10-27
- Kopior av inkomna synpunkter under samrådet

Materialen går att beställa från kommunens Plan- och exploateringsenhet.

Upprättad 2022-08-02

Enheten för Plan- och exploatering

Jonas Uebel

Avdelningschef

Jessica Hanna

Planarkitekt

Joakim Olsson Syväluoma

Projektledare mark- och exploatering



Enheten för bostäder och fysisk planering
Sofie Norrgård

Upplands-Bro kommun
Dnr KS 15/0683
kommunstyrelsen@
upplands-bro.se

Detaljplan för Klövberga etapp 1 i Upplands-Bro kommun

Bakgrund

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för granskning. Detaljplanen syftar till att utveckla ett varierat område för verksamheter, logistik och sällanköpshandel i kombination med att viktiga delar av natur- och kulturmiljön i området bevaras och tillgängliggörs. 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 översvämningsrisk.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter gällande planens genomförande avseende vattenskyddsområde.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Översvämningsrisk

Sedan samrådsskedet har kommunen tagit fram en skyfallsutredning (Norconsult, 2018-09-10). Skyfallsutredningen visar hur ett 100-årsregn påverkar planområdet och intilliggande områden. Kommunen behöver även i planhandlingarna visa att planområdet är lämpligt utifrån ett 100-års regn med klimatfaktor. En klimatfaktor ska inkluderas för att bedöma översvämningsrisken i ett förändrat klimat.

Dammar och diken föreslås som skyddsåtgärder inom planområdet för att väg 840 inte ska översvämmas vid ett skyfall, vilka kommunen till stor del har reglerat på plankartan. Dock så föreslår skyfallsutredningen (Norconsult 2018-09-10) att ett svackdike längs med planområdets huvudgata (i norr) behöver säkerställas. Detta svackdike är, såvitt Länsstyrelsen kan se, inte reglerat på plankartan. Kommunen behöver motivera detta val i planhandlingarna eller reglera åtgärden på plankartan.

GRANSKNINGSYTTRANDE**Datum**
2022-01-21**Beteckning**
402-75243-2021**Övrigt gällande planens genomförbarhet****Vattenskyddsområde**

Enligt planbeskrivning och PM Dagvatten (Structor, 2021-02-15) ligger planområdet strax utanför sekundär zon i Östra Mälarens vattenskyddsområde. Enligt Länsstyrelsens GIS-skikt ingår dock östra delen av planområdet, och fastighet Bro-Önsta 2:13, i vattenskyddsområdet. Fastighet Klöv och Lilla Ullevi 1:5 ligger helt inom vattenskyddsområdet. Planhandlingarna bör uppdateras med denna information. Länsstyrelsen upplyser om att vid genomförandet av planen behöver föreskrifterna för vattenskyddsområdet beaktas/följas.

I övrigt vidhåller Länsstyrelsen vad som framfördes i samrådet med avseende på dagvattenhantering och vattenskyddsområdet.

Medverkande i beslutet

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

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia: Mv(FEJ, KJ), SBkr(ON)