

Datum	Vår beteckning
2022-07-08	KS 20/0607

## Granskningsutlåtande

### **Detaljplan för Kockbacka Gärde (Härnevi 8:10 m.fl)**

#### **Nr 2003**

Bro

Upplands-Bro kommun

#### **Innehållsförteckning**

<b>Bakgrund till detaljplanarbetet.....</b>	<b>2</b>
<b>Planens syfte.....</b>	<b>2</b>
<b>Huvuddrag .....</b>	<b>2</b>
<b>Hur samrådet har bedrivits.....</b>	<b>2</b>
<b>Hur granskning har bedrivits .....</b>	<b>3</b>
<b>Inkomna synpunkter, lista.....</b>	<b>3</b>
<b>Inkomna synpunkter med kommentarer .....</b>	<b>4</b>
Statliga myndigheter.....	4
Kommunala nämnder .....	8
Övriga remissinstanser .....	11
<b>Resultat av granskningen .....</b>	<b>14</b>
<b>Underlagsmaterial.....</b>	<b>15</b>

#### **Bilaga 1 (Länsstyrelsens synpunkter på detaljplaneförslaget)**

## Bakgrund till detaljplanearbetet

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade i september 2020 om uppdrag för att ta fram en detaljplan för en ny skola på Kockbacka gårde, det obebyggda området söder om Enköpingsvägen intill Finnstarondellen. Uppdraget var att planera för en skola på 500 elever med en möjlig expansion. Det finns dock inget beslut om vilket upptagningsområde en ny skola ska ha eller vilka årskurser som ska gå i skolan. Uppgifter i utredningar bygger på antaganden om hur elevantalet skulle kunna vara fördelat. Planen handläggs genom utökat förfarande enligt PBL (2010:900 i lydelse efter den 1 januari 2015).

## Planens syfte

Planens syfte är att göra det möjligt att bygga en ny skola i Bro och att skapa en park som kan användas av Bros invånare. Syftet med planen är också att barn i skolan ska kunna ta sig till skolan på ett tryggt och säkert sätt och därför ska möjligheten att gå eller cykla till skolan prioriteras. Planen säkerställer en dagvattenhantering för skolan och rening av dagvatten från östra Bro. I samband med dagvattenhanteringen etableras en park av naturkaraktär som samtidigt ger möjlighet till rekreation genom gångstråk runt diken och dammar. Planen syftar också till att göra plats för bostäder för att förstärka tryggheten i närheten av skolområdet då de förväntas medföra större närvaro över dygnet. En förutsättning för planen är att det ska finnas en trygg och gen gång- och cykelväg till Bro IP.

## Huvuddrag

Planförslaget innehåller en skola. Skolan kommer troligtvis att byggas i etapper. Skolan föreslås rymma 500 elever med möjlighet att bygga ut för att rymma totalt cirka 1000 elever i årskurs f-9. Skolan ska ha plats för en skolgård som uppfyller riktlinjer kring barns utemiljö. Inom skolområdet ryms idrottssal för skolidrott.

Området innehåller en dagvattenlösning som både renar planområdets dagvatten och dagvatten som kommer till området via dagvattenledningar norrifrån. Även det renade vattnet från Kockbackadammen föreslås ledas till våtmarken. Området kring damm, diken och våtmark föreslås utformas tillsammans med promenadstråk till en park med naturkaraktär. Därigenom kan det fylla flera funktioner som gynnar både människors hälsa, biologisk mångfald och Mälaren.

Planförslaget rymmer 26 bostäder i form av småhus som föreslås ligga längst en lokalgata. Bostäderna skapar större trygghet och närvaro för skolgården under kvällar och helger, samt promenadstråket.

För att säkerställa säkra gång- och cykelvägar från resten av samhället innehåller planen flera kopplingar för gång- och cykel. Utmed Ginnlögs väg föreslås en bro för gång- och cykelväg som ger en genare och tryggare väg till Bro IP och nya bostadsområden på andra sidan järnvägen. Området kopplas ihop med övriga gång- och cykelnät i Bro.

## Hur samrådet har bedrivits

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade den 17 mars 2021 § 13 att sända ut förslag till detaljplan för Kockbacka gårde (Härnevi 8:10 m.fl.), nr 2003, på samråd enligt reglerna för utökat förfarande, plan och bygglagen (2010:900 i lydelse efter den 1 januari 2015). Detaljplaneförslaget var under tiden 29 mars – 29 april 2021 utsänt för samråd och skickades till berörda fastighetsägare samt myndigheter m.m. enligt remisslista. Under remisstiden var detaljplaneförslaget utställt i kommunhuset på i Kungsängens centrum, i Brohuset i Bro centrum samt på kommunens webbplats ([www.upplandsbro.se/dpkockbackagarde](http://www.upplandsbro.se/dpkockbackagarde)). Samrådet kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 29

mars 2021 samt annonserades i Mitt i Upplands-Bro den 3 april 2021. Ett digitalt samrådsmöte hölls den 14 april klockan 13-14 samt klockan 18-19. Cirka 10 personer deltog.

## Hur granskning har bedrivits

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade den 27 oktober 2021 § 60, att sända ut förslag till detaljplan för Kockbacka gårde (Härnevi 8:10 m.fl.), nr 2003, på granskning enligt reglerna för utökat förfarande.

Detaljplaneförslaget var under tiden 11 november 2021 – 13 december 2021 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, Brohuset i Bro centrum samt på kommunens webbplats [www.upplands-bro.se/dpkockbackagarde](http://www.upplands-bro.se/dpkockbackagarde). Granskningen annonserades ut i Mitt i Upplands-Bro den 20 november 2021.

## Inkomna synpunkter, lista

Med anledning av förslaget till detaljplan har 15 synpunkter inkommit till kommunen. Av dessa inkom 4 synpunkter efter granskningen periodens 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 2022-01-11
2	Lantmäteriet	inkom 2021-12-10
3	Trafikverket	inkom 2021-12-13
4	Försvarmakten	inkom 2021-11-19
5	LFV	inkom 2021-11-11

### Kommunala nämnder

6	Kultur-och fritidsnämnden	inkom 2022-02-25
7	Tekniska nämnden	inkom 2021-11-16
8	Bygg- och miljönämnden	inkom 2022-01-14

### Övriga remissinstanser

9	Upplands-Bro Villaägarförening	inkom 2021-12-06
10	E-on Energidistribution AB	inkom 2021-12-14
11	Region Stockholm, Trafikförvaltningen	inkom 2021-12-13
12	Vattenfall Eldistribution	inkom 2021-11-11
13	Swedavia Airports	inkom 2021-11-30
14	Svenska Kraftnät	inkom 2021-12-06
15	E.on Energilösningar AB (EVS värme)	inkom 2021-12-09

## Inkomna synpunkter med kommentarer

I det följande kommenteras synpunkter på förslag till detaljplan för Kockbacka gårde. 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 samhällsutvecklingsprojektens kommentarer.

### Statliga myndigheter

#### 1 Länsstyrelsen i Stockholms län inkom 2022-01-11

- 1.1 Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör markföroreningar och översvämningsrisk.
- 1.2 I samrådsskedet framförde länsstyrelsen synpunkter på att potentiella föroreningar skulle kunna finnas inom området med anledning av att det ligger en brandstation i anslutning till planområdet. Fram till granskningen har kommunen inte genomfört någon miljöteknisk markundersökning. Länsstyrelsens synpunkter beträffade potentiella föroreningar kvarstår därmed och kommunen behöver i planförslaget visa att marken är lämplig utifrån hälsosynpunkt. Genomförda utredningar ska ligga till grund för eventuella riskbedömningar och ställningstaganden och de ska tydligt finnas redovisade i planbeskrivningen. Eventuella åtgärder ska om möjligt, säkerställas i plankartan.
- 1.3 Länsstyrelsen gjorde i samrådet bedömningen att kommunen till granskningen behöver ta fram en skyfallskartering som bland annat räknar in framtida bebyggelse och höjdsättning för att visa att marken är lämplig för avsett ändamål. Skyfallsutredningen är ännu inte genomförd men är enligt uppgift från kommunen beställd, vilket även framgår av planbeskrivningen. Synpunkterna från samrådet kvarstår därmed. Det innebär att i skyfallskarteringen behöver framtida bebyggelse och höjdsättning räknas in, samt belastningen från dagvattennätet. Eventuella skyfallsåtgärder behöver regleras i plankartan. Kommunen behöver också visa att transformatorstationen i området inte översvämmas vid ett klimatanpassat 100-årsregn och att framkomligheten till och från bebyggelse inom planområdet säkerställs vid skyfall. Kommunen behöver även säkerställa att ett genomförande av detaljplanen inte medför en ökad översvämningsrisk utanför planområdet.

#### **Kommentar**

- 1.1 *Kommunen noterar detta.*
- 1.2 *En miljöteknisk undersökning har gjorts. Resultat och slutsatser från geotekniska undersökningen har inkluderats i planbeskrivning. Det bedöms inte behövas åtgärder i plankartan.*
- 1.3 *En skyfallskartering och skyfallsutredning har tagits fram. Resultat och slutsatser från skyfallsutredningen har inkluderats i planbeskrivning.*

#### 2 Lantmäteriet inkom 2021-12-10

- 2.1 Skrivningen angående inlösen av allmän plats bör förtydligas så att det framgår att kommunen med stöd av detaljplanen har rätt att lösa in den allmänna platsen utan överenskommelse med den berörda fastighetsägaren.

### **Kommentar**

- 2.1 *Bortregleringen av samfälligheterna inom planområdet görs efter antagen detaljplan då det ger stöd för fastighetsbildning. Härnevi 8:10 Kockbacka S:3, Kockbacka S:6, Kockbacka S:8, kommer att regleras in i Kockbacka 2:1. Fastighetsreglering för detta pågår.*

## **3 Trafikverket inkom 2021-12-13**

- 3.1 Skrivningen Trafikverket yttrar sig i egenskap som ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverket är förvaltare av järnväg Mäljarbanan som utgör riksintresse för kommunikation. I influensområdet finns också väg E18. Trafikverket tar nedan upp de synpunkter som kvarstår alternativt som kommer från nya handlingar.
- 3.2 Skyddsstängsel som ansluter till befintligt bullerplank/stängsel norr om Ginnlögs väg saknas på de länkade kartorna (stängslet tar slut precis söder om den nya GC-bron).
- 3.3 På Bro IP's sida behöver viss komplettering av stängslet ske för att förhindra obehörigt spårbedrivande/spårspring. Detta påpekades i yttrandet men finns inte med i kartorna.
- 3.4 Ritning över bullerplank och vegetation i förhållande till spårområdet, som visas i Gestaltungsprogrammet på sida 28 är tydlig och bra, men sektionsskissningen behöver justeras så att kontaktledningsstolparna placeras på andra sidan spåret än vad som nu är inritat. Då behöver också diket mm flyttas med i sektionsskissen.
- 3.5 Vidare behöver det tydliggöras vad som menas med "skötselgata" i skiss/sektion gestaltungsprogram. Är det naturmark, grusad yta eller något annat som kommunen tänker sig?
- 3.6 Vad gäller plankartan behöver den justeras så att området mellan spårområdet och bullerplanket får planbestämmelse NATUR istället för PARK. Detta för att inte uppmåna allmänhet och boende till stadigvarande vistelse intill järnvägen.
- 3.7 Vidare saknar plankartan fortfarande redovisning av befintliga samt framtida markhöjder i planområdet, som behöver kompletteras.
- 3.8 Beroende på om byggnader blir 20 meter över markhöjd eller inte behöver Försvaret och LfV höras.
- 3.9 Underlag till bullerutredning (Basprognos 2040 för järnvägstrafik) är uppdaterade i bullerutredningen. Trafikverket har därmed inga kvarstående synpunkter på indata till bullerberäkningen.
- 3.10 Gällande skolan ser Trafikverket inte att det gjorts ändringar för att bättre förklara läget med och utan bullerskärm. Nedan presenteras synpunkterna kopplat till det: Enligt illustrationerna på sida 15 i planbeskrivningen så planerar man bygga (eller utöka befintlig skola) med en byggnad öster om skolgården som inte finns med i trafikbullerkartorna i bilagorna och inte heller i plankartan. Förklaring behövs.
- 3.11 Bullerutbredningskartorna, bilaga A01-A02 till bullerutredning, är identiska liksom A05-A10, eller så noterar Trafikverket inte skillnaden. Trafikverket kan inte heller se någon utritad skärm som nämns i texten till bilagorna, eller om skärmen, som är utritad på plankartan, ger någon effekt på bullernivåerna i skolområdet, så som det är illustrerat i plankartan.
- 3.12 Vid en jämförelse mellan inritat skolområde på plankarta respektive bullerutbredningskartor (A01-A10), överskrids ekvivalent ljudnivå 55 dBA norr om den sydvästra byggnaden och norr

om den norra byggnaden i skolområdet. Likaså överskrider maxnivån 70 dBA norr om den norra skolbyggnaden i skolområdet. Det behöver framgå av handlingarna vilka åtgärder man planerar för att klara Naturvårdsverkets "Riktvärden för buller på skolgård från väg-spårtrafik" på platsen. Som konstateras högst upp på sida 8 i bullerutredningen är det högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 maximal ljudnivå högst 5 ggr/maxtimme som gäller på så kallade "övriga vistelseytor" inom skolgården.

- 3.13 De preliminära stabilitetsberäkningar som finns i PM Geoteknik (Bullervall inkl. bilagor, 2021-09-22, Treeline Consulting AB) visar på bra stabilitet gentemot järnvägen i 4 olika sektioner. Samtidigt föreslås i ovanstående PM att "I ett projekteringskede kompletteras utredningen med glidytor mot/från befintlig järnväg och Enköpingsvägen där glidytor med inverkan av både trafiklast och slutlig utformning av bullervall och dagvattendamm beräknas." Det är viktigt att Trafikverket får ta del av och granska föreslagna komplettering i bevakningsuppdraget, för att se att lösningen är genomförbar.
- 3.14 Trafikverket förutsätter att planerad exploatering inte kommer att innebära någon grundvattensänkning i området. Av handlingarna framgår att grundvattnet ligger ytligt i planområdet.
- 3.15 Kompletteringar behövs angående hur åtgärderna påverkar järnvägen. I dagvattenutredningen står följande: 4.3 Avslutande dagvattendamm: "Dammen dimensioneras dock för att kunna rena och, tillsammans med bollplanen inom skolområdet, utjämna åtminstone ett 20-årsregn för hela planområdet." I 5. Skyfall/100-årsregn står det: "Utloppen från sedimentationsdammen utformas för att klara av pumpflödena både från den mindre pumpen och den större. Utloppen från sedimentationsdammen övergår i ett meandrande dike som utformas med möjlighet till utjämning, antingen i form av hålldammar eller som ett tvåstegsdike med dämmen. Här kan vattnet tillåtas stiga och sjunka undan utan att riskera skador på viktig infrastruktur." Utifrån ovanstående punkter har Trafikverket följande frågor: Innebär detta att pumpar/dammar/dike kommer att utformas så att detta system kommer att fördröja upp till ett 100-årsregn och att inga flöden från området kommer att ledas mot järnvägen? Eller är området utformat för ett 20-årsregn
- 3.16 Det är viktigt att i handlingarna redovisar hur flödet in till järnvägens trumma eventuellt förändras vid ett 100-årsregn samt visa huruvida trumman under järnvägen klarar dessa extra flöden. Detaljplanen får inte öka flödesavrinningen till Trafikverkets trummor under järnvägen.
- 3.17 Kommunen och Trafikverket kommer att behöva upprätta ett bevakningsuppdrag för detaljplanen på grund av detaljplanens närhet till järnvägen och de typer av åtgärder som planeras så som t ex bullervallar och dagvattenåtgärder. En dialog för framtagande av bevakningsuppdrag pågår och avser att tecknas i början på nästa år.
- 3.18 Kommunen avser att få till en gång/cykelbro över järnvägen. Ett separat medfinansieringsavtal alternativt bevakningsuppdrag kommer att behövas för gångcykelbro över järnvägen, och formerna för detta behöver utredas vidare.

### **Kommentar**

- 3.1 *Kommunen noterar detta.*
- 3.2 *Området för skyddsstängslet är inte inom planområdet. I genomförande tar vi hänsyn till detta och undersöker möjligheten att bygga stängsel.*
- 3.3 *Området på Bro IP's sida är utanför planområdet. I projektering av GC-bron i samarbete med Trafikverket kan vi undersöka detta i mer detalj.*
- 3.4 *Sektionsritningen är uppdaterad enligt kommentar.*

- 3.5 *Gestaltningssprogrammet har uppdaterats för att tydliggöra vad som menas med skötselgata och planbeskrivningen tydliggör att skötselgata ska utformas som naturmark med buskage efter Trafikverkets styrande dokument.*
- 3.6 *Plankartan är uppdaterad enligt kommentar.*
- 3.7 *Vi har uppdaterat plankartan och lagt höjder på höjdkurvor inom planområdet. Framtida markhöjder kommer fastställas i projektering.*
- 3.8 *Kommunen har haft samråd med LFV och Försvarmakten.*
- 3.9 *Kommunen noterat detta.*
- 3.10 *Nya beräkningar förtydligar vilka åtgärder inkluderas i beräkningar för att reducera buller. Planbeskrivningen är uppdaterat med förtydligande kring bulleråtgärder.*
- 3.11 *Både endast levererad bilaga A01 och A02 och de som yttrandet avser visar högsta fasadnivåer oavsett plan för eq- respektive max- ljudnivå från trafik. Det var en felskrivning som har korrigeras i de nya handlingarna.*
- 3.12 *Områdena norr om skolbyggnad och idrottsall är inte skolgård utan ytor som är tänkt att användas av skolelever när de tar sig till och från skolan, och även andra besökare och användare i området.*
- 3.13 *Kommunen noterar detta.*
- 3.14 *Det stämmer att grundvattennivåerna ligger ytligt inom planområdet men det är trycknivån i friktionsjorden under leran som mäts och trycknivån motsvarar en nivå som ligger strax under markytan. De schakter som planeras inom planområdet kommer att utföras i mycket mäktig lera och det kommer inte medföra någon påverkan av grundvattennivåerna inom planområdet.*
- 3.15 *Dammen i parken och sedimentationsdammen är två olika dammar. Dammen i parken är en del i dagvattenhanteringen inom planområdet och sedimentationsdammen är en åtgärd för att rena dagvatten från befintliga delar av Bro. Vattnet från Bro som passerar under Ginnlögs väg och in i planområdet för att sedan ledas ut genom Trafikverkets trummor leds redan i dag på detta sätt. Det vattnet planeras därför framför allt att renas i sedimentationsdammen och inga direkta fördröjningsåtgärder har föreslagits för det vattnet eftersom flödet inte förväntas ändras jämfört med nuläget till följd av exploateringen inom aktuell plan. Däremot kan diken som kommer att leda dagvattnet mot Trafikverkets trummor utformas för att även medföra fördröjning av detta vatten, men detta har inte ansetts nödvändigt.*
- Exploateringen inom planområdet innebär en ökad avrinning mot Trafikverkets trummor om inga åtgärder införs för att fördröja och utjämna vattnet. De föreslagna åtgärderna för exploateringen inom planområdet är dels lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) i direkt anslutning till de ytor där dagvattnet uppstår, dels en nedsänkt bollplan med större utjämningskapacitet än enbart för ett 20-årsregn och dels en avslutande damm i parken. LOD-åtgärderna är dimensionerade för ett 20-årsregn. Utöver det finns det även, med aktuell utformning, möjlighet att fördröja även ett 100-årsregn från planområdet så att flödena vid ett sådant inte ökar jämfört med det flödet som planområdet bidrar med redan i dag. Utloppspunkten kommer även i fortsättningen att vara Trafikverkets trummor.*
- 3.16 *Skyfallsutredning påvisar att det maximala flödet genom trummorna under banvallen inte ökar till följd av exploatering.*
- 3.17 *Kommunen noterar detta.*
- 3.18 *Kommunen noterar detta.*

#### **4 Försvarsmakten inkom 2021-11-19**

4.1 Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

##### ***Kommentar***

4.1 *Kommunen noterat detta.*

#### **5 LFV inkom 2021-11-11**

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen. Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

##### ***Kommentar***

5.1 *Kommunen noterar detta.*

### **Kommunala nämnder**

#### **6 Kultur- och fritidsnämnden inkom 2022-02-25**

- 6.1 Vikten av fysisk aktivitet och stimulans för hjärta och hjärna är allmänt känt. I vår växande kommun är det därför viktigt att det finns goda möjligheter att vara aktiv. En förutsättning för detta är att det finns utemiljöer, lokaler, anläggningar och träffpunkter för fritidsaktiviteter, både för kultur och idrott. Den föreslagna planen för Kockbacka gårde har möjlighet att bidra till detta. Syftet med planen är i första hand att ge möjlighet för en ny skola samt att göra plats för bostäder och rekreation för ökad trygghet och större närvaro över dygnet.
- 6.2 I tidigare planyttranden från Kultur- och fritidsnämnden betonas vikten av att nya skollokaler ska vara flexibla för att kunna användas av flera olika målgrupper. Därför bör lokalerna vara orienterade och utformade så att de kan fungera som mötesplats/träffpunkt för kultur- och idrottsaktiviteter, föreningsverksamhet och möten på kvällar, helger och lov.
- 6.3 Inom skolområdet är det planerat en idrottssal för skolidrott. Kultur- och fritidsnämnden saknar en närmare beskrivning av vad det innebär. Behovet av sporthallar med spelmått 20 x 40 m är stort och framförallt i Bro. Vi har tidigare lyft fram fördelen med att placera sporthallar i anslutning till skolor för optimalt användande. En sporthall/idrottssal som även är planerat utifrån idrottsföreningarnas behov skulle fyllas med verksamhet alla dagar i veckan från dag ett.
- 6.4 Planen redovisar flera förslag som syftar till liv och rörelse i området även på kvällar och helger. Skolans utemiljö som lockar till lek och fysisk aktivitet, en rogivande rekreationspark, vackra dagvattendammar är goda exempel på detta. Om dessutom skol- och idrottslokalerna inte bara planeras för skolverksamhet utan även fylls med annan verksamhet kommer området att kunna bli en målpunkt/träffpunkt för många invånare även på kvällar, helger och lov, vilket bidrar till en ökad trygghet och nyttjandegrad.



- 6.5 Vikten av säkra vägar för de oskyddade trafikanterna kan inte nog betonas. Det är därför viktigt med ett utbyggt gång- och cykelvägnät som gör det möjligt att säkert kunna ta sig till skolan och idrottssalen från alla delar av Bro. Den föreslagna gång- och cykelvägen i anslutning till Ginnlögs bro är nödvändig inte minst för att koppla samman området med Bro IP. Dessutom behöver den tänkta gång- och cykelvägen längs med Ginnlögs väg mellan Jurstarondellen och Bro IP färdigställas samtidigt som skolan och idrottshallen är klar.
- 6.6 I budgeten för 2021 finns beslut om att Bro IP ska utvecklas. Ett arbete som ännu inte påbörjats, men med tanke på att planområdet för Kockbacka gränsar mot Bro IP – med järnvägen som barriär - så är det en stor fördel om dessa två planer är väl integrerade i varandra. Detta gäller både planernas utformning och tidsplan.
- 6.7 Området består idag av ett öppet fält i anslutning till omkringliggande bebyggelse. Det idag öppna jordbrukslandskapet är en påminnelse om ett jordbrukslandskap som historiskt omgivit Bro. I området finns förutom det historiska odlingslandskapet inga utpekade kulturmiljövärden och inga kända fornlämningar.
- 6.8 I anslutning till planområdet ligger Ekboda gårdsmiljö, ett särskilt värdefullt område som är utpekad i kulturmiljöutredningen för Bro. Gårdsbebyggelsen är redan idag nära tätorten och den föreslagna detaljplanen bedöms inte ge någon ytterligare negativ påverkan på kulturmiljön.
- 6.9 Planen bedöms bli en förbättring för barnens miljö. Det är betydelsefullt för barnens livsmiljö att nya rekreations- och fritidsytor skapas. Då tid i fullstora hallar i dag saknas begränsas barns möjlighet att ta del av det utbud som föreningslivet skulle kunna erbjuda. Byggandet av en fullstor hall i Bro skulle erbjuda fler barn och unga att vara aktiva på sin fritid vilket på längre sikt är bra både för det enskilda barnet och för folkhälsan i stort.

### **Kommentar**

- 6.1 *Samhällsbyggnadskontoret noterar detta.*
- 6.2 *Samhällsbyggnadskontoret noterar detta. Detaljplanen preciserar inte utformningen av skolan. Möjligheter till flexibla skollokaler bör diskuteras med ansvariga för skolans utformning.*
- 6.3 *En sporthall med måtten 20x40m ryms inom byggrätten.*
- 6.4 *Samhällsbyggnadskontoret noterar detta.*
- 6.5 *Samhällsbyggnadskontoret noterar detta.*
- 6.6 *Samhällsbyggnadskontoret noterar detta. Samhällsbyggnadskontoret har inte fått uppdrag att arbeta med ny detaljplan för Bro IP.*
- 6.7 *Samhällsbyggnadskontoret noterar detta.*
- 6.8 *Samhällsbyggnadskontoret noterar detta.*
- 6.9 *Samhällsbyggnadskontoret noterar detta.*

## **7 Tekniska nämnden inkom 2021-11-16**

- 7.1 Tekniska nämnden ställer sig positiv till förslaget till detaljplan Kockbacka gårde och kan konstatera att de synpunkter som Tekniska nämnden lämnade på samrådsförslaget har beaktats och lämnar följande synpunkter som yttrande till den nu föreslagna detaljplanen.
- 7.2 Tekniska nämnden anser att benämningen trottoarzon i gestaltningsprogrammet tillhörande detaljplan för Kockbacka gårde, daterad 22 september 2021, ska ändras till gångbana.

- 7.3 För att upprätthålla vattenbalansen i området och dess utflöde bör avrinningen från området som helhet ej öka i och med att ytan hårdgörs.
- 7.4 Den planerade pumpstationen är av stor vikt och därför är det av intresse att veta vilken pumpvolym den är dimensionerad för.
- 7.5 En bräddledning skulle behövas i de fall pumpstationen ej klarar av vattenmängden om något fallerar. Om ej denna finns behövs en kartläggning över hur bräddning sker.
- 7.6 Pumpstationens yta på 10 kvadratmeter kan vara otillräcklig och det skulle snarare behövas 40 kvadratmeter, men detta är något man kan ta ställning till när man vet pumpvolymen.

#### **Kommentar**

- 7.1 *Samhällsbyggnadskontoret noterar detta.*
- 7.2 *Sektionsritningen är uppdaterat i gestaltningsprogrammet.*
- 7.3 *Dagvattenhanteringen inom planområdet, för att hantera dagvattnet från exploateringen inom planområdet, är dimensionerat för att utjämna och rena ett 20-årsregn. Utöver det innebär aktuell utformning att det finns en möjlighet att utjämna även 100-årsregn från exploateringen inom planområdet. Se dagvattenutredningen och skyfallsutredningen för mer information.*
- 7.4 *Detta är en projekteringsfråga och besvaras i kommande skeden.*
- 7.5 *Dagvattenlösningen är uppdaterad med ett brädddike på grund av orsaker som nämns i yttrandet.*
- 7.6 *Pumpstationens yta är på 100m<sup>2</sup> och felskrivning har åtgärdats.*

### **8 Bygg- och miljönämnden inkom 2022-01-14**

- 8.1 Miljö- och livsmedelsavdelningen har granskat samrådsredogörelsen och har synpunkter på punkt 4.3. På sida 17 i planbeskrivningen från granskningsskedet står följande "En ny yta föreslås skapas som känns välkomnande för skolbarn men även för resenärer från Ginnlögs väg och Enköpingsvägen. Eftersom områden blir en entré till Bro ska det utformas detaljrikt och inbjudande. Det bör finnas gott om cykelparkering och sittplatser för att tillgodose skolbarnen." Planavdelningen beskriver alltså fortfarande att det ska vara inbjudande och finnas sittplatser och har inte helt bemött Bygg- och miljönämndens kommentar om att barnen kan utsättas för höga bullernivåer om ytan används som skolgård av barnen.
- 8.2 Genom att ta hänsyn till Bygg- och miljön synpunkter på bullernivåerna kan det undvikas att barnen utsätts för höga bullernivåer under skoltiden. Enligt beslut i Kommunfullmäktige ska detta beskrivas i samtliga tjänsteskrivelser. (KF § 4, 2010)
- 8.3 Bygglovsenheten har inga anmärkningar i granskningsskedet utöver att skrivningar av bestämmelser bör ses över så att de är lätta att förstå för kommande exploitörer samt att torget och GC-väg kan förses med en planerad höjd i plankartan för att inte som markändring kräva marklov. I övrigt bedömer bygglovsenheten att de synpunkter som togs upp i samrådet har behandlats av Kommunstyrelsen.

#### **Kommentar**

- 8.1 *För en stor skola behövs en generös yta som ger funktionella flöden när många elever anländer samtidigt på morgonen. Det maximalt utbyggda scenariot som detta planförslag medger innebär att nästan 1200 personer (elever och lärare) kommer att passera här dagligen. Att ytan upplevs välkomnande när man kommer till skolan på morgonen är av stor vikt. Den bildar en buffertzona mot trafiken på Ginnlögs Väg och Enköpingsvägen. Detta är ingen yta som räknas till skolgårdsyta och kommer inte att nyttjas under dagen som skolgård utan blir främst en passage/ankomstplats. Den kommer att präglas av sina många*

*cykelparkeringsplatser och av att den ligger i norrläge, vilket innebär att det kommer den som vill uppehålla sig längre stunder på en plats sannolikt väljer skolgården med dess söderläge. Skolans huvudentré på dess norra fasad används främst på morgon när skolan börjar och eftermiddag när alla ska hem. Under dagen finns separata entréer direkt till skolgården på södra sidan av skolbyggnaden.*

- 8.2 *Under skoltid kommer skolbarnen vistas syd och sydöst om skolbyggnader, där bullervärden huvudsakligen uppfyller riktlinjer. Mellan skolbyggnader och vägar används området för passage/ankomstplats och kommer inte nyttjas under skoltid. Det finns sittplatser för att vänta på bussen, utöver detta så är träd, stenblock och cykelparkering det huvudsakliga möblemanget. Planbeskrivningen är uppdaterad för att beskriva detta på ett mer utförligt vis.*
- 8.3 *Bestämmelserna har setts över och markhöjder fastställs i projektering och därför vill vi inte fastställa i planskedet.*

## Övriga remissinstanser

### **9 Upplands-Bro Villaägarförening inkom 2021-12-06**

- 9.1 *Upplands-Bro Villaägarförening anser att den planerade skolbyggnaden är ett måste för att den storskaliga utbyggnaden av Nya Bro ska lyckas så att nya invånare ser en framtid i Bro med omnejd.*
- 9.2 *Våra farhågor finns återigen i att detaljplanen inte tillgodoser god kommunikation till och från skolan särskilt från Bro landsbygd och den pågående utbyggnaden av Bro-Gårdsstaden. Kollektivtrafik inom Bro är därför ett måste för att binda ihop den alltmer fragmenterade kommunen. Nya industriområden och genomfarter hindrar framväxten av sammanhängande bostadsområden med småaffärer och andra sammanhållande sociala aktiviteter.*
- 9.3 *Upplands-Bro Villaägarförening anser att bussförbindelser till detaljplaneområdet måste gå i en ringled som plockar upp resenärer i alla ytterområden och ansluta till både Kockbacka och Bro Centrum och vidare till handelsområdet kring Willys. Vi saknar tyvärr en tydlig markering av detta i det detaljplaneförslag som nu redovisas. Bussförbindelser måste planeras tidigt och inte för sent då SL är huvudman och inte Upplands-Bro kommun.*
- 9.4 *Upplands-Bro Villaägarförening anser också att de föreslagna kedjehusen husen inte ger den småstadsupplevelse som planområdet förtjänar. För att bli en modern småstad borde istället bostäderna få mer av stadskaraktär. Inkörsporren till Bro borde markeras med stadsradhus istället för de traditionella kedjehuslådorna i trä som föreslås i detaljplaneförslaget. Det borde finnas bostäder på båda sidorna av vägen genom området för att ytterligare signalera att Bro är en småstad.*

#### **Kommentar**

- 9.1 *Kommunen noterar detta.*
- 9.2 *I denna detaljplan kan inte kommunen styra över kommunikation till och från omkringliggande områden. Inom planområdet har vi tillgodosett framtida planering av kollektivtrafik i samarbete med Rigata buss och SL.*
- 9.3 *Genom detaljplaneprocessen har kommunen kontakt med SL om framtida bussförbindelser.*
- 9.4 *Kommunen noterar detta.*

## 10 E-on Energidistribution AB inkom 2021-12-14

10.1 E.ON Energidistribution AB har studerat dom inkomna handlingarna i ärendet och har inget att erinra.

### *Kommentar*

10.1 Kommunen noterar detta.

## 11 Region Stockholm, Trafikförvaltningen inkom 2021-12-13

11.1 RiGata-Buss ska användas i all planering som berör buss.

11.2 Då planområdet är belägen så nära Brodepån bör planområdet ha en skyddsbestämmelse för industribuller. Trafikförvaltningen föreslår följande:

Bostadsbyggnader och utbildningslokaler ska utformas så att Naturvårdsverkets riktvärden avseende industribuller klaras:

LAeq dag 06-18: 50 dBA

LAeq kväll 18-22: 45 dBA

LAeq natt 22-06: 40 dBA

LAmxF natt 22-06: 55 dBA

11.3 Regionen vill betona synpunkten som lämnades under samråd att linje 556 går idag på Ginnlögs väg men inte på sträckan förbi skolan. Ny sträckning för linjen planeras så att den passerar skolan. För detta krävs dock att planerad bussangöring på södra sidan av Bro pendeltågstation är utbyggd samt att bussterminalen på den norra sidan av stationen är ombyggd så att utrymme finns för att linjen ska kunna stå där viss tid för tidsreglering.

11.4 Gatusektion/körfältsbredder som redovisas i trafikutredningen endast är för lokalgatan, regionen önskar att motsvarande redovisas för gator där buss planeras att trafikera. Det är viktigt att bussars framkomlighet säkerställs i enlighet med regionens riktlinje RiGata-Buss.

11.5 Indragning av övergångsstället och cykelöverfarten planeras. Indragning med 6 meter innebär dock att bussar som har passerat GC-passagen och väntar på att kunna köra vidare in i korsningen kommer att blockera övergångsställe och cykelöverfart.

11.6 Trafikutredningen anger att kurvradier eventuellt behöver justeras med avseende på ovan nämna indragning. Bussars framkomlighet behöver då fortsatt säkerställas.

11.7 Bra med räcke och ordnade passager från hållplats till skola över gång- och cykelbana. Regionen anser att säkerhetsavstånd och väntytor ska utformas enligt RiGata-Buss.

11.8 Hastighetssäkring bedöms vara motiverat då det är i anslutning till en skola. Regionen anser att det dock inte är lämpligt med upphöjning där bussar inte kan passera rakt över hindret. Cirkulationsplatsen är i sig en hastighetsdämpande korsningsutformning och den redovisas som en vändplats för buss. Alternativet med endast upphöjd tillfart utan nedfartsramp förordas om upphöjning ändå anses vara nödvändig. Det behöver då säkerställas med körspår för både ledbuss och boggibuss att bussar kan passera upphöjningen rakt (alternativt att avståndet mellan korsning/hållplats är över 20 meter).

11.9 Det anges att hållplatsen är dimensionerad för både SL-buss och skolbussar. Regionen önskar ett förtydligande om detta innebär ett enkelt hållplatsläge och om turtätheten bedöms medge detta. Enkel fickhållplats mått: 30 m inkörnings- och anpassningssträcka 19 m ledbuss + 14 m utkörningssträcka = 63 meter totalt. Om det är ett dubbelt läge som avses gäller följande mått:

30 m inkörnings- och anpassningssträcka + 19 m ledbuss + 3 m mellanrum + 19 m ledbuss + 14 m utkörningssträcka = 85 meter totalt.

- 11.10 Avstånd från hållplats till övergångsställe bör vara 20 meter om möjligt (för att en buss ska kunna ställa upp vid övergångsstället utan att blockera efterföljande buss), men ska helt riktigt vara minst 15 m av trafiksäkerhetsskäl.
- 11.11 Figur 6-1 Körspår i trafikutredningen anges ha körts i 15 km/h, ny kravställning 20 km/h för korsningar och svängrörelser. Regionen saknar en separat linje för marginal/körman (totalt 0,5 m per sida inkl. sidobackspeglar önskas för granskning (ej dimensionering)).
- 11.12 Regionen önskar att utredningen kompletteras med fasadvärden för industribuller för samtliga våningsplan. I den nuvarande bullerutredningen redovisas industribuller endast för 1,5 meter över mark. Det räcker tyvärr inte eftersom riktvärden gäller för samtliga våningsplan.
- 11.13 Boverket skriver i sin vägledning följande: Om detaljplanen avser en eller flera bostadsbyggnader ska planbeskrivningen innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller om det inte bedöms som obehövligt med hänsyn till bullersituationen (4 kap. 33 a § PBL). Redovisningen ska gälla beräknade värden vid bostadsbyggnadens fasad och vid en uteplats i anslutning till byggnaden.
- 11.14 Regionen vill upplysa kommunen om att det finns en ny riktlinje för infrastruktur som berör buss (RiGata-Buss) den finns på regionens hemsida. RiGata-Buss ska följas vid all planläggning som berör regionens busstrafik.

### **Kommentar**

- 11.1 *RiGata-Buss har använts i all planering som berör buss.*
- 11.2 *Utvärdering har skett enligt riktlinjer från naturvårdsverket och dem beräkningarna visade inte på några överskridanden. Bestämmelser om industribuller bedöms därför inte behövas.*
- 11.3 *Kommunen noterar detta.*
- 11.4 *Vägbredderna är detsamma som dagens värden och Ginnlögs väg, där bussar trafikerar, ligger utanför planområdet.*
- 11.5 *Om det är cirkulationsplatsen som går in i området som syftas på, kommer inga bussar köra in på lokalgatan. Kommunen noterar punkten, och att samma sak kan potentiellt hända med lastbil och då går det att de väntar innan GC passagen.*
- 11.6 *Kommunen noterar detta och tar med i projekteringskedje.*
- 11.7 *Säkerhetsavstånd och väntytor är utformade enligt RiGata-buss.*
- 11.8 *Kommunen noterar detta och tar vidare frågan i projektering.*
- 11.9 *Längden har anpassats till 63m i plankartan enligt kommentar.*
- 11.10 *Kommunen noterar detta.*
- 11.11 *Körspår har gjorts i 20 km/h och finns i den uppdaterade trafikutredningen.*
- 11.12 *I bilagor redovisas högsta fasadnivå oavsett våningsplan. Dock står det felaktigt i beskrivningen att beräkningshöjden är 1,5m. Det har i detta skede uppdateras i utredningen.*
- 11.13 *Från bullerspridningskartorna kan man utläsa ljudnivåer där man skulle vilja anlägga en uteplats och från fasadkartorna vilken bullernivå som beräknas vid bostadsbyggnadens fasad. Bilagor A och B berör trafikbuller, C och D berör motsvarande utredning för industribuller.*
- 11.14 *Kommunen noterar detta och tar vidare frågan i projektering.*

## 12 Vattenfall Eldistribution      inkom 2021-11-11

12.1 Vattenfall Eldistribution AB har inga elnätsanläggningar inom området för aktuell detaljplan och har därför inget att erinra i detta ärende.

### **Kommentar**

12.1 Kommunen noterar detta.

## 13 Swedavia Airports      inkom 2021-11-30

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

### **Kommentar**

13.1 Kommunen noterar detta

## 14 Svenska Kraftnät      inkom 2021-12-06

14.1 Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

### **Kommentar**

14.2 Kommunen noterar detta

## 15 E.on Energilösningar AB (EVS värme)      inkom 2021-12-09

15.1 Remissvar från maj 2021 kvarstår. Remissvar i punktformat nedan är därför tagna från samrådsredogörelsen nedanför:

15.2 E.ON Värme Sverige AB har idag en huvudmatningsledning till Bro som ligger i utkant av de aktuella fastigheterna (mot Enköpingsvägen). Därefter går vår ledning ner mot järnvägen på fastighet 2:1>9. Denna ledning måste beaktas och exploatören bekostar eventuell flytt av ledningen.

15.3 Vi undersöker gärna möjligheten att ansluta de aktuella fastigheterna till fjärrvärme eller bistår gärna med andra eventuella energilösningar.

### **Kommentar**

15.1 Kommunen noterar detta.

15.2 Hela ledningen mot järnväg inkluderas i ett u-område på plankartan.

15.3 Kommunen noterar detta och tar vidare i exploatering.

## Resultat av granskningen

### *Ändringar i planförslaget*

Följande revideringar har gjorts i detaljplaneförslaget efter granskningen:

- Ändrad utformningen av skolbyggnad i etapp 2

- Uppdaterad bullervall mot Enköpingsvägen
- Uppdaterat bullerplank mot mälarbanan
- Förtydligande kring bulleråtgärder
- Förtydligande kring dagvattenlösning och ändrade höjder i dammar
- Komplettering planbeskrivning avseende buller, dagvatten och skyfall
- Plankarta uppdaterat u-område
- PM Skyfallsutredning
- PM Markförorening

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 2021-10-06
- Kopior av inkomna synpunkter under samrådet

Materialet går att beställa från kommunen.

Upprättad 2022-07-08 av

Enheten för Samhällsutvecklingsprojekt

Claudia Wikse Barrow

Planarkitekt

Lina Wallenius

Planarkitekt

Tove Carlsson

Plan- och exploateringschef



Enheten för bostäder och fysisk planering  
Martin Wernersson

Upplands-Bro kommun  
Dnr: KS 20/0607  
Epost: [kommunstyrelsen@upplands-bro.se](mailto:kommunstyrelsen@upplands-bro.se)

## Detaljplan för Kockbacka gårde (Härnevi 8:10 m.fl.) i Upplands-Bro kommun

### Bakgrund

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för granskning. Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny skola för omkring 500 elever, samt en park med möjlighet till rekreation och dagvattenhantering. Vidare föreslås 26 bostäder i form av småhus. Länsstyrelsens yttrande utgår från innehållet i 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

### Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör markföroreningar och översvämningsrisk.

### Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

#### Hälsa och säkerhet

##### *Markföroreningar*

I samrådskedet framförde länsstyrelsen synpunkter på att potentiella föroreningar skulle kunna finnas inom området med anledning av att det ligger en brandstation i anslutning till planområdet. Fram till granskningen har kommunen inte genomfört någon miljöteknisk markundersökning. Länsstyrelsens synpunkter beträffade potentiella föroreningar kvarstår därmed och kommunen behöver i planförslaget visa att marken är lämplig utifrån hälsosynpunkt. Genomförda utredningar ska ligga till grund för eventuella riskbedömningar och ställningstaganden och de ska tydligt finnas redovisade i planbeskrivningen. Eventuella åtgärder ska om möjligt, säkerställas i plankartan.

##### *Översvämningsrisk*

Länsstyrelsen gjorde i samrådet bedömningen att kommunen till granskningen behöver ta fram en skyfallskartering som bland annat räknar in framtida



**GRANSKNINGSYTTRANDE**

Datum	Beteckning
<b>Error! Reference source not found.</b> 01-11	402-75950-2021

bebyggelse och höjdsättning för att visa att marken är lämplig för avsett ändamål. Skyfallsutredningen är ännu inte genomförd men är enligt uppgift från kommunen beställd, vilket även framgår av planbeskrivningen. Synpunkterna från samrådet kvarstår därmed. Det innebär att i skyfallskarteringen behöver framtida bebyggelse och höjdsättning räknas in, samt belastningen från dagvattennätet. Eventuella skyfallsåtgärder behöver regleras i plankartan. Kommunen behöver också visa att transformatorstationen i området inte översvämmas vid ett klimatanpassat 100-årsregn och att framkomligheten till och från bebyggelse inom planområdet säkerställs vid skyfall. Kommunen behöver även säkerställa att ett genomförande av detaljplanen inte medför en ökad översvämningsrisk utanför planområdet.

**Medverkande i beslutet**

Beslutet har fattats av tf. enhetschef Cecilia Lindqvist med planhandläggare Martin Wernersson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också jurist Ulla Jarnås och samordnare Lisa Palmér medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.