

Datum	Vår beteckning
2022-07-04 <a href="#">rev 2024-10-23</a>	KS 17/0322

Samrådsredogörelse  
Detaljplan för Trumpetartorp (del av Finnsta 2:5 m.fl.) nr 1906  
Bro  
Upplands-Bro kommun

## Innehållsförteckning

<b>Bakgrund till detaljplanarbetet</b> .....	<b>2</b>
<b>Planens syfte och huvuddrag</b> .....	<b>2</b>
<b>Hur samrådet har bedrivits</b> .....	<b>2</b>
<b>Inkomna synpunkter, lista</b> .....	<b>3</b>
<b>Inkomna synpunkter med kommentarer</b> .....	<b>4</b>
Statliga myndigheter.....	4
Kommunala nämnder .....	12
Övriga remissinstanser .....	21
Privatpersoner och övriga.....	25
<b>Resultat av samrådet</b> .....	<b>34</b>
Nya och reviderade utredningar .....	34
Föreslagna ändringar och fortsatt process .....	34
<b>Underlagsmaterial</b> .....	<b>34</b>

## Bilaga 1 (Länsstyrelsens synpunkter på detaljplaneförslaget)

## Bakgrund till detaljplanearbetet

Kommunstyrelsen gav den 2017-12-06 § 134, samhällsbyggnadschefen i uppdrag att ta fram förslag till detaljplan för Trumpetartorp (del av Finnsta 2:5 m.fl.). Planen handläggs genom utökat förfarande enligt PBL 2010:900 i dess lydelse efter 1 januari 2015.

## Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att utveckla området kring Kockbacka nya trafikplats. Inom området föreslås en drivmedelsanläggning med fullservice inklusive butik och biltvätt, en vägresterang samt en entréplats/besöksparkering (med sittplatser och informationsskylt till Lejondals naturreservat) till intilliggande naturområde.

Detaljplanen ska också möjliggöra byggnation av en gång- och cykelväg längs med E18 som ska anslutas till befintlig gång- och cykelväg längs med Lejondalsvägen och ska komma från Finnsta till planområdet. Planen ska bidra till mer tillgänglighet till området rund Lejondalssjön.

Dagvatten ska hanteras lokalt inom planområdet. Eftersom dagvatten från planområdet kommer att rinna igenom vattenskyddsområdet till Mälaren-Görvåln som används som dricksvattentäkt och till ett Natura 2000-område är det viktigt att hantera dagvatten på ett bra sätt. Dagvatten kommer att fördröjas och infiltreras ner i marken till dagvattenmagasin efter rening.

## Hur samrådet har bedrivits

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade den 29 maj 2019 § 28 att sända ut förslag till detaljplan för Trumpetartorp (del av Finnsta 2:5 m.fl.), nr 1901, på samråd enligt reglerna för utökat förfarande i dess lydelse efter 1 januari 2015.

Detaljplaneförslaget var under tiden 18 juni - 6 september 2019 utsänt för samråd och skickades till berörda fastighetsägare samt myndigheter m.m. enligt remisslista. Under remisstiden var detaljplaneförslaget utställt i kommunhuset i Kungsängens centrum, i Brohuset i Bro centrum samt på kommunens webbplats ([www.upplands-bro.se/trumpetartorp](http://www.upplands-bro.se/trumpetartorp)). Samrådet kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 18 juni 2019 samt annonserades i Upplands-Bro bladet den 22 juni 2019 och i Mitt i Upplands-Bro den 18 juni 2019.

Öppet hus hölls den 26 juni 2019 klockan 17.00 – 19.00 och den 29 augusti 2019 klockan 17.00 – 19.00. Cirka 20 personer deltog.

## Inkomna synpunkter, lista

Med anledning av förslaget till detaljplan har 32 synpunkter inkommit till kommunen. Av dessa inkom 7 synpunkter efter samrådsperiodens slut utan att ha begärt uppskov. Sena synpunkter behandlas på samma sätt som de synpunkter som inkommit under samrådstiden.

Skrivelserna är numrerade i följande ordning:

### Statliga myndigheter

1	Länsstyrelsen i Stockholms län	inkom 23 september 2019
2	Lantmäteriet	inkom 19 augusti 2019
3	Svenska kraftnät	inkom 27 augusti 2019
4	Trafikverket Region Stockholm	inkom 18 september 2019

### Kommunala nämnder

5	Tekniska nämnden	inkom 17 juli 2019
6	Socialnämnden	inkom 26 september 2019
7	Äldre- och omsorgsnämnden	inkom 23 september 2019
8	Kultur- och fritidskontoret	inkom 11 september 2019
9	Bygg- och miljönämnden	inkom 26 september 2019

### Övriga remissinstanser

10	Vattenfall Eldistribution AB	inkom 1 juli 2019
11	E.ON Energilösningar AB	inkom 2 juli 2019
12	Skanova AB	inkom 5 juli 2019
13	Polisregion Stockholm	inkom 13 augusti 2019
14	Brandkåren Attunda	inkom 13 augusti 2019
15	Friluftsförbundet Kungsängen-Bro	inkom 21 augusti 2019
16	Skogsstyrelsen	inkom 27 augusti 2019
17	Försvarmakten	inkom 2 september 2019
18	Naturskyddsföreningen Upplands-Bro	inkom 5 september 2019
19	E.ON Energidistribution AB	inkom 5 september 2019
20	Trafikförvaltningen Region Stockholm	inkom 6 september 2019

### Övriga (ej sakägare)

21	Privatperson 1	inkom 25 augusti 2019
22	Privatperson 2	inkom 3 september 2019
23	Privatperson 3	inkom 6 september 2019
24	Privatperson 4	inkom 6 september 2019
25	Privatperson 5	inkom 6 september 2019
26	Privatperson 6	inkom 6 september 2019

27	Privatperson 7	inkom 6 september 2019
28	Privatperson 8	inkom 6 september 2019
29	Privatperson 9	inkom 6 september 2019
30	Privatperson 10	inkom 7 september 2019
31	Privatperson 11	inkom 9 september 2019
32	Privatperson 12	inkom 11 september 2019

## Inkomna synpunkter med kommentarer

I det följande kommenteras synpunkter på förslag till detaljplan för Trumpetartorp (del av Finnsta 2:5 m.fl.). 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 synpunkterna som kan erhållas från kommunen. I omedelbar anslutning till inkomna synpunkter redovisas Planavdelningens kommentarer.

### Statliga myndigheter

#### 1 Länsstyrelsen i Stockholms län inkom 2019-09-23

- 1.1 Dagvattenutredningen föreslår att det mesta av planområdets dagvatten infiltreras lokalt efter nedsläpp i områdets fyllnadsmassor (marken). Resten av dagvattnet kommer via Trafikverkets diken längs E18 ner till Mälaren i Broviken som är Natura 2000-område samt primärt skyddsområde för Görväln vattentäkt. Trafikverket framför i sitt yttrande att dagvatten från planerad verksamhet inte får släppas/påverka E18:s diken och/eller trafikplats Kockbacka. Detta gäller både för normala flöden och extremflöden. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att E18:s väg diken endast ska hantera vatten från vägen.
- 1.2 Länsstyrelsen anser att vattenförekomsten Mälaren-Görväln ska skyddas särskilt från potentiella föroreningskällor på grund av dess betydelse som dricksvattentäkt. Även Broviken är mycket känslig för störningar som kan uppstå genom dagvattenutsläpp. Risken med att skicka ner dagvatten som föranleds av planförslaget i markens fyllnadsmassor är främst att det blir omöjligt att sanera massorna ifall dessa blir förorenade av spill från verksamheter inom planområdet.  
Länsstyrelsen förespråkar i detta fall öppna åtgärder som fördröjer vattnet innan det kan infiltreras. Det nämns katastrofskydd i dagvattenutredningen, men det är otydligt var det ska placeras ifall vattnet skickas ner till fyllnadsmassorna. Risken är stor att den lösning som föreslås i dagvattenutredningen är för känslig för påverkan genom föroreningar från planområdets verksamheter. Bortledning till Mälaren ska undvikas i allra högsta grad.
- 1.3 Planområdet inbegriper den i RUF5 2050 utpekade regionala grönkilen Görvälnkilen. Gröna kilar är sammanhängande grönområden av vikt för såväl den biologiska mångfalden som tätortsnära rekreation samtidigt som de skapar viktiga ekologiska samband. Det är därför av stor vikt att utreda vilka eventuella konsekvenser det kan medföra på dessa värden genom att ta aktuellt område i anspråk. Den aktuella delen av Görvälnkilen är smal och den barriär som E18 utgör är ett av de åtgärdsbehov som Trafikverket pekat ut i åtgärdsprogrammet från 2005.
- 1.4 Djurens behov av passagemöjligheter bör studeras för det aktuella planområdet så att inte genomförandet av detaljplanen försvårar för djurens passagemöjligheter och/eller för framtida åtgärder. Enligt Artportalen förekommer gullviva och blåsippa inom, och i anslutning till, planområdet. Dessa arter nämns inte i planbeskrivningen. Förvisso är såväl blåsippa som gullviva allmänt förekommande i länet varför genomförande av planförslaget inte torde försvåra

upprätthållandet av arternas bevarandestatus på ett sådant sätt att förbuden enligt artskyddsförordningen utlöses.

Länsstyrelsen anser dock ändå att en mer fördjupad naturvärdesinventering bör göras, dels för att klargöra vilka arter som förekommer inom området, dels för att vidare utreda vilken eventuellt påverkan detaljplanen kan antas medföra på djurs och växters spridningsmöjligheter. Det framgår i planbeskrivningen att kommunen har avsatt 10 % av planområdets yta som grönyta/planteringsyta för att minska de negativa miljökonsekvenserna. Beroende på resultat av förordad utredning bör det klargöras om detta är tillräckligt för att förhindra en negativ påverkan på det ekologiska spridningssambandet.

- 1.5 Länsstyrelsen meddelade den 13 november 2018 (dnr 511-53095-2017) ett nytt beslut om utvidgat strandskydd för Upplands-Bro kommun, efter att Länsstyrelsens beslut den 16 september 2014, har överklagats till regeringen och återförvisats. Även beslutet 2018 är överklagat, men gäller i väntan på att regeringen avgör ärendet. Tills vidare gäller emellertid det utvidgade strandskyddet och ska ingå som en planeringsförutsättning. För det aktuella området har strandskyddet utvidgats till 300 meter för att säkerställa strandskyddets syften. Områdets värden är således inte enbart kopplade till strandlinjens direkta närområde.

Strandskyddet föreslås upphävas inom kvartersmark för drivmedelförsäljning, fordonsservice, restaurang (GH1) och teknisk anläggning (E). Kommunen har som särskilt skäl för ett upphävande av strandskyddet hänvisat till 7 kap. 18 c § punkt 5 miljöbalken, att området behövs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning att verksamheter som föreslås i detaljplanen kan ses som ett angeläget allmänt intresse enligt anført särskilt skäl på nuvarande underlag. Länsstyrelsen kan konstatera att kommunen inte har motiverat platsvalet på ett sätt som belyser hur föreslagen markanvändning kan antas vara förenlig med strandskyddets syften. Det kan utifrån nuvarande underlag i planärendet även ifrågasättas om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses i planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

- 1.6 Även inom allmän plats för gata och parkeringsplats/rastplats föreslås strandskyddet upphävas med hänvisning till det särskilda skälet punkten 5. Det finns enligt Länsstyrelsen vanligen inte skäl att upphäva strandskyddet inom område som omfattas av allmän plats i en detaljplan. Parkeringsyta/rastplats och tillhörande gatemark torde gå att placera utanför strandskyddsområdet. Även om planläggningen av området i ett avseende kan ses som en form av tillgängliggörande av naturreservatet så ska intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väga tyngre än strandskyddsintresset. Kommunen behöver på ett bättre sätt redogöra för hur området ska utformas och kunna nyttjas och komplettera planbeskrivningen med ett resonemang kring hur intresset att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddets intressen.

- 1.7 Planområdet är lokaliserat i närheten av väg E18, en rekommenderad led för transport av farligt gods. Kommunen har låtit ta fram en riskbedömning som presenterar riskbilden för planförslaget. Utredningen (Carlens, 2018) presenterar riskbilden för två olika scenarier, etableringsförslag A respektive etableringsförslag B, där etableringsförslag A stämmer överens med illustrationsbilden i plankartan och den gestaltning som beskrivs i planbeskrivningen. Utredningen beskriver att de båda etableringsförslagen anses lämpliga ur riskhänseende. Denna bedömning grundar sig på rådande förutsättningar i respektive etableringsförslag, det vill säga bland annat de tilltänkta skyddsavstånden mellan vägrestarturanger och drivmedelsanläggning med tillhörande riskobjekt.

Enligt plankartan medges dock uppförandet av drivmedelförsäljning, fordonsservice och restaurangverksamhet inom samma egenskapsgräns med valfri lokalisering. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver arbeta vidare med utformningen av plankartan för att säkerhetsställa att tillräckliga skyddsavstånd upprätthålls, drivmedelsanläggningen och vägrestarturanger sinsemellan, med hänsyn till risken för olyckor.

- 1.8 I planbeskrivningen beskrivs de geotekniska förhållandena för planområdet. Länsstyrelsen erinrar att kommunen i planprocessen även behöver motivera och ta ställning till om marken inom planområdet är lämplig för föreslagen användning. Eventuella geotekniska aspekter och restriktioner ska skrivas in som planbestämmelser. De geotekniska egenskaperna kan även komma att ändras i ett framtida blötare och varmare klimat vilket är något som kommunen behöver ta hänsyn till.
- 1.9 Väg E18 är utpekad som riksintresse för kommunikationer i enlighet med 3 kap. 8 § miljöbalken. Av miljöbalken följer att riksintresseanspråken ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen. Att planförslaget berörs av riksintresse för kommunikationer behöver framgå av planhandlingarna.
- 1.10 Avståndet mellan motorvägsramp (vägbanekant) och plankartans bygggrätt är endast 15 meter. Länsstyrelsen anser att plankartans bygggrätt behöver justeras, både för drivmedelsanläggning/restaurang och för tekniska anläggningar så att avstånd på minst 25 meter lämnas från vägbanekant till byggnad. Det är angeläget att kommunen har dialog med Trafikverket och arbetar vidare med hur förslaget kan utformas och anpassas så att riksintresset för kommunikationer inte skadas.
- 1.11 Länsstyrelsen bedömer att det inte krävs ytterligare arkeologiska åtgärder inom detaljplaneområdet. Däremot krävs det tillstånd enligt 2 kap kulturmiljölagen att etablera den cykelväg som ska gå mellan E18 och förbi fornlämning Bro 234:1/L2017:2916. Lämningen som består av resterna av ett torp utgör fornlämning då det har belägg tillbaka till åtminstone 1700-tal. Denna lämning får inte komma till skada under byggarbetstiden genom upplag, etableringar m.m. och Länsstyrelsen kommer sannolikt att villkora ett tillstånd med någon typ av skyddsåtgärd (ex stängsling) under byggarbetstiden av den del som angränsar till fornlämningen.

### **Kommentar**

- 1.1 *Efter samrådet har en kompletterande dagvattenutredning tagits fram i syfte att besvara länsstyrelsens yttrande avseende dagvattenfrågorna.*
- 1.2 *Se kommentar till punkt 1.1 ovan.*
- 1.3 *Efter samrådet har en fördjupad naturvärdesinventering med konsekvensbedömning gjorts. Utredningsområdet bedöms inte utgöra livsmiljöer eller spridningsvägar för groddjur, ej heller livsmiljö av större vikt för eklevande insekter. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för detaljplanen kompletteras inför granskningsskedet avseende konsekvenser för Görvälnkilen. Enligt MKB bedöms det endast vara en liten påverkan för spridning och förflyttning av djur i öst-västlig riktning och ingen påverkan i nord-sydlig riktning. Påverkan på barrskogslevande fåglar bedöms inte som stor negativ påverkan.*

*MKB föreslår ett antal rekommendationer och skyddsåtgärder. Kommunen bedömer att det finns möjlighet att beakta dessa inför att granskningshandlingar upprättas samt att de hänsynstaganden som föreslås även knyts till det exploateringsavtal som ska upprättas innan detaljplanen antas.*

- 1.4 *Se även kommentar till punkt 1.3 ovan. Efter samrådet har en fördjupad naturvärdesinventering med konsekvensbedömning gjorts. Den visar på att höga naturvärden saknas men merparten av planområdet har påtagligt naturvärde och föreslår att området därför sparas i så stor utsträckning som möjligt. Planförslaget innebär emellertid att stora delar kommer att tas i anspråk.*
- 1.5 *Av planbeskrivningen framgår att planområdet omfattas av strandskydd som en planeringsförutsättning.*

*Efter samrådet har två olika PM tagits fram i syfte att motivera upphävande av strandskydd:*

PM ang. strandskydd (2021-05-06) och Lokaliseringsbedömning ang. parkering (2022-04-19). Det första PM:et behandlar behovet av en drivmedelsanläggning och det andra behandlar alternativa lokaliseringar av behovet av utökad besöksparkering till Lejondals naturreservat.

Planbeskrivningen har inför antagandet uppdaterats med utförliga motiveringar kopplade till strandskyddet, utifrån ovan angivna nya underlag till detaljplanen.

- 1.6 Se även kommentar till punkt 1.5 ovan. Även om parkeringsplatsen skulle flyttas så att den hamnar utanför strandskyddsområdet så kommer strandskyddet fortsatt att beröras eftersom enda möjliga placering av angöring till aktuellt planområde är via den s.k. "droppen" vid trafikplats Kockbacka vilket gör att infarten ofrånkomligen hamnar inom strandskyddat område. Upplands-Bro kommun bedömer det inte motiverat att anlägga en längre infartsväg i syfte att placera parkeringen längre bort utifrån hushållning med mark och påverkan på naturmark.
- 1.7 Vilket riskavstånd som är nödvändigt mellan drivmedelsstationen och vägre restaurangen är kopplat till vilka drivmedel som erbjuds inom anläggningen och detta kan även variera över tid. Minsta avstånd mellan vägre restaurangen och drivmedelsanläggningens riskobjekt regleras genom det så kallade hanteringstillståndet enligt Lagen om brandfarliga och explosiva varor och det ligger i verksamhetsutövarnas intresse att så långt avstånd som möjligt erhålls då avståndet kommer vara avgörande för vilka drivmedel som kommer att få säljas. Plankartan har justerats, så att den gång- och cykelyvägen löper mellan de olika användningsområdena och mark som inte får bebyggas har lagts till. Vilket skapar ett minsta avstånd om 20 meter mellan byggnaderna. Riskutredning har reviderats efter samråd.
- 1.8 Planbeskrivningen har att kompletterats under rubriken Geologi/Geotekniska förhållanden. Vid en eventuell omarbetning av planens utformning avseende verksamheternas lokalisering kan den geotekniska utredningen komma att kompletteras.
- 1.9 Av samrådshandlingen framgår att planområdet ligger ca 100 meter norr om E18. Kommunen håller med om att det är en missvisande information och att detaljplanen berörs av riksintresse för kommunikation. De avstånd som framgår i planbeskrivningens samrådsversion är även missvisande då de beskriver aktuellt projekt och inte vad detaljplanen faktiskt medger. Avståndet mellan planområdet och hårdgjord vägbana för E18 inklusive påfarten varierar mellan 10 och 40 m. Mellan hårdgjord vägbana och område för GC-väg är avståndet som kortast ca 15 m.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med korrekt begrepp och information gällande avstånd till riksintresset E18. Avsnittet har även kompletterats med information om eventuellt framtida riksintresse för energiförsörjning.
- 1.10 Upplands-Bro kommun bedömer att avståndet mellan vägbanekant och byggrätt för drivmedelsstation/restaurang kan utökas till minst 25 meter. Justering på plankartan har gjorts och område närmast E18 har belagts med förbud mot byggnad, för att säkerställa de 25 metrarna hålls bebyggelsefritt.

Enligt den riskutredning som upprättades till samrådsskedet är dock risken för personskada, utöver personer i fordonet vid en eventuell påkörning, mycket låg. Den låga hastigheten som rondellens utformning medför i kombination med räcken reducerar risken ytterligare, liksom att marknivån för planerad elnätstation bedöms hamna minst 2 meter över marknivån för påfartens körbana. Även olyckor där farligt gods är inblandat bedöms som mycket låg. Kommunen bedömer fortsatt att placeringen är acceptabel med ovan fört resonemang men placeringen av byggrätten för elnätstationen (teknisk anläggning) kan komma att ges en annan placering vid en eventuell omarbetning av planförslaget med anledning av strandskyddet.

- 1.11 Planbeskrivningen kompletteras med *text innehållande* information om att tillstånd krävs för att anlägga gång- och cykelbana förbi fornlämning Bro 234:1/L2017:2916 inom område GCVÄG.

## 2 Lantmäteriet inkom 2019-08-19

- 2.1 Lantmäteriet anser att E-området inte har direkt anslutning till allmän platsmark utan bara till kvartersmark. Hur ska E-området nås?
- 2.2 I planbeskrivningen anges att ett exploateringsavtal ska tecknas i senare skede. Det anges också olika åtgärder som exploatören ska bekosta samt på något ytterligare ställe anges åtgärder som exploatören ska ansvara för. Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att ingå exploateringsavtal, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte uppfyller lagens krav på redovisning och därför behöver kompletteras. Eftersom redovisningen inte är så tydlig som krävs finns det inte någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL.
- 2.3 Egenskapsbestämmelser och administrativa bestämmelser som t.ex.  $x_1$  och  $e_1$  syns dåligt och bör förstärkas i plankartan.
- 2.4 Lantmäteriet rekommenderar kommunen att följa Boverkets allmänna råd. Där framgår följande. Allmän platsmark som avser gata, gång och p-plats ges vid färgläggning ljus grå färg. Kvartersmark som avser drivmedelförsäljning ges vid färgläggning grå färg. Nu har allt samma grå färg vilket gör plankartan svår att tyda.

### Kommentar

- 2.1 *Se även kommentar till punkten 1.10. Området för ställverket är flyttat sedan samrådet och angränsar nu till allmän plats "GATA". Det är tänkt att det nås via gata. Det går även att möjliggöra åtkomst via drivmedelsstationens körslina, elnätstationen behövs för att försörja verksamheterna inom planområdet och det ligger helt i verksamheternas intresse att åtkomst finns. Åtkomst kan även säkerställas med trafikskyltning gällande stoppförbud. Den nya placeringen möjliggör åtkomst till ställverket från GATA utan att utöka område för GATA endast i syfte att säkerställa åtkomst till elnätstationen. Berörd aktör, E.ON Energidistribution AB, har under samråd tiden meddelat att de inte har någon synpunkt.*
- 2.2 *Planbeskrivningens genomförandekapitel kompletteras med en redovisning av exploateringsavtalets huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av avtalen.*
- 2.3 *Plankartans layout/läsbarhet ses över.*
- 2.4 *Plankartans färger justeras så att de följer Boverkets allmänna råd.*

## 3 Svenska kraftnät inkom 2019-08-27

- 3.1 Svenska kraftnät har ingenting att erinra mot upprättat förslag.



## **Kommentar**

### **3.1 Yttrandet noteras.**

## **4 Trafikverket Region Stockholm inkom 2019-09-18**

- 4.1 Planbeskrivningen säger att detaljplanen inte omfattas av något riksintresse. Detta behöver justeras till att detaljplanen berör riksintresse E18. Vidare vore det lämpligt att det redogörs för anslutande detaljplaner och vägplan för Trafikplats Kockbacka.
- 4.2 För skyddsavstånd motorvägsramp (vägkant) till byggnad gäller avstånd om 15 meter till kvartersmark och ytterligare 10 meter till byggnad från, d v s totalt 25 meter. I planförslaget möjliggörs byggnader cirka 15-16 meter från ramp/droppe. Plankartan behöver justeras så att byggnader är minst 25 meter från ramp/droppe. Avstånd behöver också justeras för den tekniska anläggning (E) transformatorstation, som är placerad intill ramp/droppe. Där gäller också 25 meters skyddsavstånd från vägkant till byggnad.
- 4.3 Gång-cykelväg planeras cirka 15-20 meter från vägkant, vilket gör att den är utanför vägområde och skyddszon, vilket ser ok ut. Trafikverket inväntar mer detaljerade ritningar för att avgöra hur gång- och cykelväg påverkar stabilitet och avvattning. Detta behöver redogöras för längre fram i planprocessen.
- 4.4 All drift, underhåll och reinvestering som krävs för drivmedelsanläggning och tillhörande anläggningar så som t ex gång/cykelväg och teknisk anläggning måste kunna driftas och underhållas på egen fastighet.
- 4.5 Kommunen behöver visa tänkt anslutning i plankartan på ett tydligt sätt (t ex genom att lägga detaljplan över vägplan vid själva anslutningen).
- 4.6 Det behöver framgå av plankartan hur gatan ska utformas och anslutas till droppe. Vidare behöver utfartsförbud längs plankartan läggas till (med ett glapp för själva anslutningen) så att det tydligt framgår platsen för anslutningen.
- 4.7 Planförslaget bygger på att få en anslutning till trafikplats Kockbacka. Genom trafikutredningen visas att man klarar belastning i trafikplats och att köer inte uppstår i vägnätet. Trafikverket har haft synpunkt att inte trafiksäkerheten får försämrats för oskyddade trafikanter. Genom den gång- och cykelväg som planeras på östra sidan E18 fås en gång/cykelkoppling till Lejondal. Detta är bra och ny GC-väg till OKQ8 är viktig för att undvika oskyddade trafikanter och trafiksäkerhetsrisker i trafikplatsen. Dock kvarstår problematiken för de som bor söder om Kockbackavägen och som har en nära anslutning med bil men inte har någon koppling med gång- eller cykel till verksamhetsområdet. Detta behöver hanteras av kommunen och visas på hur de som bor söder om, får en fungerande gång- och cykelväg till platsen för tänkt verksamhet. Kommunen behöver också säkerhetsställa att inte oskyddade trafikanter tar sig upp från Kockbackavägen. En idé kan vara att bygga vidare på den GC-väg som finns jämte Kockbackavägen, att den dras vidare till Lejondal där man kan ansluta till planskildhet/port.
- 4.8 Trafikplats Kockbacka har idag en dispens för dess södra anslutning, utifrån siktkrav. Dispensen bygger på att det råder en hastighet om 70 km/h på Kockbackavägen. I den föreskrivs ett antal skyddsåtgärder (t ex stopplik) och det framgår att dispensen förfaller om "det i framtiden blir verksamheter norr om trafikplatsen med därav följande vänstersvängande fordon upphör denna dispens och korsningen projekteras/byggs om eller regleras med trafiksignaler". Kommunen har valt att sänka hastighetsgränsen till 40 km/h på Kockbackavägen. VGU:s siktkrav i södra korsningen uppfylls därigenom sänkt hastighet och ny dispens behöver ej sökas. Vänstersvängar i den korsningen mot verksamhetsområde OKQ8 kan tillåtas. Trafikverket förutsätter att kommunen ser över om åtgärder på Kockbackavägen behövs för hastighetsefterlevnad.
- 4.9 Figur 11 sida 13 visas att gång- och cykelvägen även mynnar ut i trafikplats Kockbacka. Är detta något som kommunen tänkt sig, och på vilket sätt ska den gå vidare söderut? Förtydliga.

- 4.10 I dagvattenutredningen står att; ”det finns en osäkerhet kring flödesvägar och att det troligtvis vid flöden motsvarande 100 års-regn kommer att brädda till trafikplatsens dike, varifrån det rinner vidare till identifierade lågpunkter om inga åtgärder vidtas.” Vidare står att ”det kommer att anläggas en gång- och cykelväg. Denna planeras längs med E18 fram till utredningsområdet. Denna har inte behandlats i detalj i dagvattenutredningen. Avvattningen av gång- och cykelbanan kan ske via ytavrinning till omkringliggande mark där det kan infiltrera.”
- 4.11 Dagvatten från planerad verksamhet får inte släppas/påverka E18 diken och/eller trafikplats Kockbacka. Detta gäller både för normala flöden och extremflöden och för planerad verksamhet. Beräkningar för dagvatten kopplat till gång- och cykelvägen kan behövas. Det är inte helt tydligt om grönytor helt kan emotta allt dagvatten eller om dessa bräddar till E18:s diken.
- 4.12 Gång- och cykelväg planeras utefter E18. Här bör man notera att MKN för luft gäller också på cykelvägar utefter det statliga vägnätet. Det bör också noteras att vi inom luftområdet inte enbart har MKN att förhålla oss till utan också mål för Frisk luft, vilket bör belysas i planen och i MKB:n. Detsamma gäller även buller där det inte bara handlar om MKN utan också mål för God bebyggd miljö.
- 4.13 Trafikverket kan upplysa om att vi för projekt trafikplats Kockbacka vidtagit bullerskyddsåtgärder. Om kommunen ändrar förutsättningar som innebär högre bullernivåer till boende behöver detta hanteras av kommunen i detaljplanen.
- 4.14 Riskutredningen bör utgå ifrån basprognos år 2040. I övrigt gällande risk- och säkerhetsfrågor hänvisar vi till Länsstyrelsens yttrande.
- 4.15 Den barriär som E18 utgör i Görvålns kilområde är en av de åtgärdsbehov som Trafikverket pekat ut i åtgärdsprogrammet från 2005 och är även utpekad i RUFs. Behovet av passagemöjligheter är viktig och till stöd för behov av åtgärder har Trafikverket tagit fram riktlinjer och vägledning för att säkerställa djurs behov av passagemöjligheter. I dagsläget har vi inte gjort några ytterligare utredningar för att avgöra var sådana passager bör finnas utefter den aktuella sträckan utöver det som angetts i åtgärdsprogrammet och i RUFs. För mer information hänvisas till Länsstyrelsens yttrande.
- 4.16 Trafikverket har på denna plats viltstängsel. Förändring av stängsling behöver överenskommas med Trafikverket och kommunen, samt bekostas av denna. Frågan är viktig utifrån ett trafiksäkerhets- och djurperspektiv då viltstängslet hindrar djuren från att komma ut på E18 och att skadas eller bli överkörda.
- 4.17 Anläggningar av liknande slag vet vi genererar mängder med skräp. Det kan innebära utökad städning av vägområdet. Förslagsvis tar kommunen fram motåtgärder för detta så att nedskräpningen minimeras.
- 4.18 Detaljplanen innebär att annan aktör än Trafikverket kommer att utföra arbeten i anslutning till vår anläggning. Därmed krävs att Trafikverket bevakar de åtgärder som planeras. Detta sker genom att vi upprättar ett bevakningsuppdrag mellan kommunen och Trafikverket, som ska finnas framtaget och signerat innan detaljplanen antas.

### **Kommentar**

- 4.1 *Se kommentar till punkt 1.9 gällande riksintresse. [Justeringar gjorda i planbeskrivningen.](#)*
- 4.2 *Se kommentar till punkt 1.10 gällande bebyggelsefritt avstånd. [Justering på plankartan har gjorts och område närmast E18 har belagts med förbud mot byggnad, för att säkerställa de 25 metrarna hålls bebyggelsefritt.](#)*
- 4.3 *Liksom framgår av samrådshandlingarna ska en förprojektering göras för gång- och cykelvägen innan detaljplanen sänds ut på granskning. Den ska säkerställa lutningar, stabilitet, avvattning och översiktligt utreda behov av markarbeten. [En förprojektering har tagits fram för gång- och cykelvägen, någon detaljerad geoteknisk utredning för gång- och](#)*

cykelvägen har inte tagits fram utan behöver göras inför genomförandet. Enligt förprojekteringen kan jordslänter och schakt i jord utföras med en släntlutning på 1:15. Bild nedan som visar sträckning av gång- och cykelvägen enligt förprojektering.



Figur 9 Projekterad GC-väg ovan jordartskarta från SGU.

- 4.4 Detaljplanen är utformad så att all framtida drift, underhåll och reinvestering för detaljplanens innehåll ska kunna ske och utföras inom planområdesgränsen.
- 4.5 Upplands-Bro kommun håller med om att det vore lämpligt att planområdet överlappar vägplanen och den föreslagna infarten till planområdet ansluter till vägområdet för påfarten.
- 4.6 Det är olämpligt att lägga bestämmelse om utfartsförbud i planområdesgräns då det inte går att säkerställa vad som sker på andra sidan planområdesgränsen. Bestämmelser som ligger i en planområdesgräns är heller inte möjlig att lägga in i nationell databas för detaljplaner. Projektering och anläggande av väganlutning från påfarten förutsätts ske i dialog med Trafikverket varför Upplands-Bro kommun bedömer att en ny ut-/infart i ett annat läge än redovisad i planhandlingarna vore osannolik.
- 4.7 Inom ramen för denna detaljplan föreslås inte någon gång- och/eller cykelväg över E18 i syfte att skapa en mer gen och säker väg till planområdet för de som bor söder om Kockbackavägen. I kommunens gång- och cykelplan finns förslag på en regional gång- och cykelväg mellan Brunna industriområde och Bro (Trafikplats Kockbacka). Det anges att gång- och cykelvägen bör samordnas med byggande av bilväg på samma sträckning, men något beslut på bilväg finns inte. I samband med att planbesked gavs för Örnäs 1:22 m.fl. gavs dock ett uppdrag att verka för att trafikplats Kockbacka skulle kunna kopplas till Brunna logistikområde. Det finns en gångtunnel för Upplands-Bro leden strax öster om planområdet under E18, det finns dock brister i kopplingarna till bebyggelsen. Kommunen kommer arbeta vidare med denna fråga inför antagandet av detaljplanen.
- 4.8 Det finns hos kommunen ingen indikation på att det finns behov av hastighetsdämpande åtgärder för trafikplatsen. I första hand är det en polisiär fråga.
- 4.9 Kommunen har svårt att förstå vilken figur eller sida i planbeskrivningen som egentligen åsyftas. Föreslagen gång- och cykelbana är endast tänkt att gå mellan Lejondalsvägen och nytt entréområde för Lejondals naturreservat. Den ska därmed inte mynna ut i trafikplats Kockbacka.
- 4.10 Efter samrådet har en kompletterande dagvattenutredning tagits fram. Se även kommentar till punkten 4.3 ovan beträffande avvattning.
- 4.11 Se kommentar till punkten 4.3 och 4.10 ovan.

- 4.12 *Den föreslagna gång- och cykelvägen (GC-vägen) löper utmed E18 längs en ca 350 meter lång sträcka. GC-vägen är placerad längs med E18 p.g.a. topografiska förhållanden samt för att göra så liten åverkan som möjligt på fornlämningar och naturvärden. Kommunen instämmer i att GC-vägens placering nära E18 kan medföra att personer kan komma att kortvarigt utsättas för högre halter av luftföroreningar liksom höga bullernivåer än vad de gör i dagsläget. Kommunen bedömer att den korta sträckan, tillika den tid som människor uppehåller sig där, är så kortvarig i jämförelse med de fördelar den ger genom att skapa möjlighet att få en genare och mer tillgänglig väg till naturreservatet samt föreslagen service. Det är heller inte en GC-väg som kommer att användas för vardagspendling, undantaget de som har sin arbetsplats inom planområdet, varför kommunen bedömer att fördelarna överväger de eventuella negativa hälsofrämjande effekterna.*
- 4.13 *Kommunen noterar informationen. [Upplands-Bro kommun](#) ser dock ingen risk med att ett genomförande av föreslagen detaljplan kan leda till märkbara högre bullernivåer för boende i närområdet. Totalt beräknas verksamheterna inom detaljplaneområdet generera cirka 3000 fordon/dygn, varav 10% under maxtimmen. Denna ökning av trafik bedöms inte ge upphov till någon märkbar skillnad i bullernivåer. Som jämförelse kan sägas att en ökning med från 30 000 till 40 000 fordon ger upphov till ca 1 dBA ökning i bullernivå. För att förändring av bullernivåer ska vara märkbar krävs en förändring om ca 3 dBA.*
- 4.14 *Riskutredningen är reviderad efter samrådet så att basår 2040 tillämpas.*
- 4.15 *Kommunen delar Trafikverket uppfattning om att en passage för djur över E18 inom Görvälnkilens utbredning är viktig. Se vidare kommentar till punkt 1.3 ovan gällande planförslagets påverkan på spridningsvägar för djur.*
- 4.16 *Informationen noteras. Omkostnader för genomförandet av planen hanteras i ett exploateringsavtal som upprättas innan detaljplanen antas. Principen är att Kommunen ska vara kostnadsneutral och inte bealstas av några kostnader på grund av planens utbyggnad.*
- 4.17 *Det är kommunens respektive verksamhetsutövarnas ansvar att säkerställa att det finns tillräckligt med sopkärl, att de är välplacerade och har frekvent tömning. All projektering ska utföras i enlighet med Kommunens riktlinjer för avfallshantering.*
- 4.18 *Synpunkten noteras. Planbeskrivningens genomförandekapitel kompletteras med en upplysning om att ett bevakningsuppdrag med efterföljande genomförandeavtal behöver upprättas mellan Trafikverket och kommunen.*

## Kommunala nämnder

### 5 Tekniska nämnden inkom 2019-07-17

- 5.1 *Då kommunen kommer att ta över allmän platsmark för gata, parkering och GC-väg så behöver planbeskrivningen eller annan tillhörande handling kompletteras med beskrivning av kommunens tillkommande driftskostnader för anläggningarna. Med nuvarande driftavtal bedöms den årliga driftkostnaden för att drifva gata, parkering och GC-väg till cirka 130 tkr årligen.*
- 5.2 *Tekniska avdelningen är positiva till förslaget om GC-väg och anser att den tänkta GC-vägen ansluter väl till området. Där behöver höjdskillnaderna vid anslutningen mot Lejondalsvägen beaktas för att säkerställa tillgängligheten.*
- 5.3 *Tekniska avdelningen ställer sig positiva till förslaget och anser att utformningen av parkeringslösningen är god. Dock bör någon av platserna vara handikappanpassade.*
- 5.4 *Parkering för besökare till naturreservatet ska vara kommunal parkering. Övrig parkering är fastighetsägarnas. Vattenavrinningen av hårdgjorda ytor bör ses över så att den är god.*

### **Kommentar**

- 5.1 Uppskattade driftkostnader uppdateras i planbeskrivningens genomförandedel inför att planen sänds ut på granskning.
- 5.2 Se kommentar till punkten 4.3 ovan gällande tillgänglighet.
- 5.3 [Samhällsbyggnadskontoret](#) instämmer i att p-plats för rörelsehindrad (RHP) bör finnas inom område för besöksparkering. Detaljplanen styr dock inte detta utan säkerställer endast att yta för detta finns. I exploateringsavtalet kommer fastställas att exploatören ska delge sina projekterade handlingar för Kommunens granskning. Framtagna handlingar behöver godkännas av Kommunen innan utbyggnad kan starta. Planbeskrivningen förtydligas avseende detta.
- 5.4 Besöksparkeringen till naturreservatet är tänkt att vara kommunal parkering och övriga parkeringar kommer tillhöra respektive verksamhetsutövare. Vattenavrinning säkerställs i detaljplanens genomförandeskede i samband med projektering.

## 6 Socialnämnden inkom 2019-09-26

- 6.1 Socialnämnden har inget att anmärka på utsänt förslag till detaljplan för Trumpetartorp utifrån sina verksamhetsområden. Nämnden anser dock att det är positivt att tillgängligheten till naturområdet och Lejondalssjön kommer att förbättras.

### Kommentar

- 6.1 Synpunkten noteras.

## 7 Äldre- och omsorgsnämnden inkom 2019-09-23

- 7.1 Äldre- och omsorgsnämnden har inget att anmärka på utsänt förslag till detaljplan för Trumpetartorp utifrån sina verksamhetsområden. Nämnden anser dock att det är positivt att tillgängligheten till naturområdet och Lejondalssjön kommer att förbättras för nämndens målgrupper.

### Kommentar

- 7.1 Synpunkten noteras.

## 8 Kultur- och fritidskontoret inkom 2019-09-11

- 8.1 E18 och den planerade GC-vägen skär en äldre vägsträckning, synlig exempelvis på häradskartan från mitten av 1800-talet och på ekonomiska kartan från 1950-talet (se prickad linje på bild nedan). Vägen har gått norr om Trumpetartorp mot torpen Lilla Tingsviken och Kronbacka, S om Lejondalssjön. E18 skär av den äldre vägstrukturen och i de moderna bostadsområdena söder om E18 är det äldre vägnätet till stora delar borta. Därför är det viktigt att värna om det äldre vägnät som finns kvar samt säkerställa att det fortsätter användas (på varsamt sätt). Äldre vägar är ofta uppskattade både för promenader och cykelturer, och leder den som färdas där genom intressant historia samt förbi vägkanter med biologisk mångfald. I detta fall är skadan så pass liten på vägen, som i övrigt fortsätter vara intakt. Med den moderna gång- och cykelvägen skapas möjligheten att få ett bra tillträde till den gamla vägen. Vid anläggning av gång- och cykelvägen bör man tänka på att göra en varsam övergång till den gamla vägen, utan att den senare skadas. Med det skapas möjligheten att promenera och cykla vidare där. En vägvisningsskylt och gärna en kort information behöver placeras i vägskalet.
- 8.2 I planbeskrivningen står att vid vägre restaurangen samt en rastplats/besöksparkering ska det finnas sittplatser och informationsskylt till Lejondals naturreservat. Det är bra att det informeras om naturreservatet, där informationen gärna får innehålla både dess natur- och kulturvärden.

Samtidigt bör det också informeras om en del övriga kulturlämningar som finns i närområdet, tex Trumpetartorp, äldre färdvägar och fornlämningar.

- 8.3 Planbeskrivningen tar upp driftkostnader som uppstår för kommunen är skötsel av rastplatsen, vägen samt gång- och cykelväg från verksamhetsområdet till Lejondalsvägen. Driftkostnader för uppdatering och underhåll av informationsskyltar som nämns i planbeskrivningen synliggörs ej. Informationsskyltar har en begränsad livslängd. Driftkostnad för informationsskyltar behöver därför läggas till i detta avsnitt av planbeskrivningen.
- 8.4 Idag är området otillgängligt och relativt outnyttjat. I och med verksamheternas etablering kommer tillgängligheten till omgivande natur att öka via ny bilväg och ny gång- och cykelväg. Området som ligger öster om Lejondalssjön är en stor målpunkt för fritidsaktiviteter enligt Grönplan för Upplands-Bro kommun. Naturreservatet med Hällkana friluftsgård har många besökare och att förbättra tillgängligheten genom att nå området från flera håll är positivt. En ny parkering/entréplats med information om kommunen och Lejondals naturreservat kan bidra till att flera hittar ut i naturen.
- 8.5 I dagsläget finns en gång- och cykelväg längs med Lejondalsvägen som kopplar Bro till Lejondals naturreservat och den är flitigt använd. Enligt planförslaget ska en ny gång- och cykelväg anslutas till den befintliga för att tillgängliggöra planområdet för allmänhet som kommer att cykla från Bro och det är bra. Att förlänga GC-vägen hela vägen till Hällkarna vore en fin utveckling i en framtida utveckling.
- 8.6 Förbättrad, säker trafikplanering och ökad tillgänglighet till natur- och kulturvärden samt friluftsliv bidrar till en god uppväxtmiljö för barnen med möjlighet till rika fritids- och kulturupplevelser.

### **Kommentar**

- 8.1 [Samhällsbyggnadskontoret](#) noterar och delar synpunkten om att det är viktigt att värna om det äldre vägnätet. Föreslagen placering av gång- och cykelvägen längs med E18 medför ingen ytterligare fragmentering av vägen, däremot kortas den med upp till ca 30 meter. Enheten bekräftar att detaljplanen kan bidra till att göra vägen mer tillgänglig och synlig än vad den är idag. Det finns även goda förutsättningar att placera informationsskylt i vägskälet. Se även kommentar till punkten 4.3 ovan.
- 8.2 Synpunkten noteras. [Samhällsbyggnadskontoret](#) vill dock tydliggöra att skyltning samt dess innehåll inte hanteras inom ramen för detaljplaneprocessen utan måste hanteras i samband med detaljplanens genomförande. Det kommer däremot säkerställas i Kommunens granskning inför utbyggnaden.
- 8.3 De driftkostnader som redovisas i planbeskrivningen kompletteras och [har aktualiserats](#) inför att planen sänds ut på granskning.
- 8.4 Synpunkten noteras.
- 8.5 Synpunkten noteras. I bilaga till kommunens gång- och cykelplan står att möjligheterna att anlägga en GC-väg till Lejondals naturreservat på de sträckor där detta saknas föreslås utredas.
- 8.6 Synpunkten noteras.

## **9 Bygg- och miljönämnden inkom 2019-09-26**

- 9.1 Bestämmelsen m1 innebär ett förtydligande att byggnader, anläggningar och skyltar inte ska vara störande för omgivningen. Bygglovsavdelningen saknar en bestämmelse eller beskrivning för skyltning mot E18, ej blinkande och växlande skyltning. Verksamheter och fastigheter inom området kan komma att vilja bygga större skyltar inom området. Bygglovsavdelningen bedömer

- att möjlig placering, storlek och utformning av större skyltar samt kommunens ställningstagande bör vara bestämt i detaljplanen eller beskrivet i planbeskrivningen.
- 9.2 Bestämmelsen gällande grönytor kan förtydligas. Förslagsvis 10% per fastighet inom kvartersmark.
- 9.3 Plankartans områden gällande kvartersmark och allmän platsmark bör skiljas åt i färg i kartan om allmän platsmark ska finnas för parkering och gång- och cykelväg.
- 9.4 10 inom romb anger en bestämmelse om byggnaders höjd. Bestämmelsen anger detta med byggnadshöjd. Bygglovsavdelningen bedömer att det är lämpligare och tydligare, med hänsyn till byggnadernas planerade utformning, om totalhöjd eller nockhöjd används som bestämmelse i stället. Byggnadshöjd bör främst användas för att styra bebyggelsens taklinje i stad- och villamiljö.
- 9.5 Den geotekniska utredningen tar inte upp det område som avses för gång- och cykelväg västerut. Om det finns tidigare utredningar gällande denna yta i samband med projektering av Kockbacka trafikplats bör detta framgå i planbeskrivningen. Geotekniska förhållanden för anläggandet av gång- och cykelväg kan påverka lämpligheten och kostnaden för åtgärden.
- 9.6 Bygglovsavdelningen delar bedömningen om att det inte finns några bebyggelsehistoriska värden som påverkas negativt. Det saknas bestämmelse om att fasader mot E18 och bron ska utformas med särskild omsorg avseende gestaltning och arkitektur.
- 9.7 Bygglovsavdelningen inspektörer har identifierat vissa risker i samrådsförslaget som kan påverka handläggning och människors säkerhet:
- Friskluftsintag skall vara vända bort från väg E18: Kan denna bestämmelse förtydligas så det undviks diskussioner angående placering av huvar på tak om syftet är att de ska vändas bort från E18.
  - Byggnader med handelsändamål bör ej placeras inom 40 meter från avfart till E18 samt väg E18.
  - Bebyggelsefritt på prickmark. Vad gäller beträffande övriga anläggningar såsom till exempel plank, parkering, skyltar?
  - Fasader mot E18 skall utföras i obrännbart material. Bygglovsavdelningen gör bedömningen att det kan finnas behov att styra detta i planbestämmelse.
  - Skyddsavstånd bör finnas mellan restaurang, uteservering och bensinstation.
  - Entréer för restaurang och bensinstation bör vara placerade och vända bort från E18.
- 9.8 Miljöavdelningen anser med anledning av den föreslagna placeringen inom strandskyddat område och grön kil samt närheten till Lejondals naturreservat att detaljplanen ska avstyrkas.
- 9.9 2,8 hektar opåverkad skogs- och ängsmark ska tas i anspråk för att utveckla området norr om Kockbacka trafikplats med en drivmedelsanläggning, en vägre Restaurang samt en entréplats/besöksparkering till intilliggande naturområde. Påverkan på landskapet bedöms påtaglig avseende placering av byggnader och anläggning genom att området kring E18 utvidgas. E18 innebär redan en betydande barriär och byggandet av trafikplats Kockbacka innebär att delar av rekreationsområdet försvann varför det är olämpligt att utvidga trafikplatsen ytterligare norrut. Vid till exempel Bro trafikplats finns flera redan ianspråktagna områden, som inte är skyddade naturområden, vilka bedöms vara bättre lämpade för den här typen av anläggning.
- 9.10 Detaljplan Trumpetartorp ligger delvis inom det utvidgade strandskyddet på 300 meter. För att upphäva strandskyddet för en åtgärd måste det finnas ett särskilt skäl. Den tänkta åtgärden får heller inte leda till att strandskyddets syften motverkas där strandskyddets syften är att

långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

- 9.11 På sid 16 i planbeskrivningen för detaljplan Trumpetartorp har som särskilt skäl för att upphäva strandskyddet angetts att ”området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området”. En förutsättning för att uppfylla det särskilda skälet är, förutom att det ska vara ett angeläget allmänt intresse, att detta inte kan tillgodoses utanför området. I avsnitt 4 i ”Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) detaljplan Trumpetartorp” i stycke 4.3 Övervägda lokaliseringar har tre lokaliseringar övervägts vilka alla ligger norr om E18 inom mer eller mindre delar av strandskyddat område.
- 9.12 Miljöavdelningen anser att en motivering till att upphäva strandskyddet ska finnas med där man visar att behovet av anläggningen inte kan tillgodoses utanför det utpekade området. Det saknas en motivering till varför inte en annan placering än den föreslagna skulle vara möjlig, för att tillgodose det allmänna intresset. Då strandskyddet är till för att långsiktigt skydda strandskyddets syften, bör möjligheten till en alternativ placering av detaljplanen finnas med, speciellt eftersom områden som idag kan anses vara obetydliga kan bli värdefulla i framtiden.
- 9.13 I avsnitt 6 i ”Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) detaljplan Trumpetartorp” i stycke 6.3.3. Miljökonsekvenser och skyddsåtgärder beskrivs hur strandskyddets syften påverkas av åtgärden. För att inte påverka strandskyddets syfte ”att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten” finns ingen närmare beskrivning, utan stycket tar mestadels upp delen med den allemansrättsliga tillgången till strandområden.
- 9.14 Vidare i avsnitt 6 i MKB för detaljplan Trumpetartorp finns i stycke 6.3.2 Förutsättningar, uppgift om Upplands-Bro kommuns överklagande av Länsstyrelsens beslut om utvidgat strandskydd daterat 2018-11-13. I stycket anges att Upplands-Bro kommun önskar generellt strandskydd på 100 m i stället för det utvidgade. Miljöavdelningen vill påminna om att en bedömning ska göras utifrån befintliga förhållanden där beslutet om det utvidgade strandskyddet på 300 m gäller, vilket betyder att det i dagsläget är strandskydd på platsen.
- 9.15 Detaljplanen berör den gröna kilen Görvälnkilen. Inom den gröna kilen finns också en så kallad grön värdekärna som omger Lejondalssjön. Denna ligger dock utanför detaljplanen, men för att undvika negativ påverkan på den gröna kilen och även på den gröna värdekärnan runt Lejondalssjön anser Miljöavdelningen att riskerna med placeringen och etableringen av störande verksamhet är påtaglig.
- Med sin sammanhängande gröna struktur, är de gröna kilarna viktiga för bland annat den biologiska mångfalden, rekreation och spridning av arter mellan de gröna värdekärnor som finns i kilarna. I avsnitt 6 i ”Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) detaljplan Trumpetartorp” beskrivs miljökonsekvenserna för hur den gröna kilen Görvälnkilen berörs av den föreslagna placeringen och att i och med genomförandet av detaljplanen kommer avverkning av skog att ske vilket leder till att den gröna kilen minskar och blir smalare. En minskning av den gröna kilen kan påverka spridningsmöjligheter för djur och växter negativt vilket också nämns i stycke 6.1.3 Miljökonsekvenser och skyddsåtgärder MKB.
- 9.16 Lejondalssjöns sydligaste ende ligger ca 300 m norr om trafikplatsen, det är exakt på den platsen som den gröna kilen är som smalast. Enligt MKB:n har området triviala naturvärdeskvaliteter. Miljöavdelningen anser att området, om inte annat, har mycket stor betydelse som buffertzonen mot områden med högre naturvärden och rekreativa kvaliteter och är ett område där intrång bör undvikas.
- 9.17 Lejondals naturreservat ligger i närheten av den tänkta placeringen av detaljplan Trumpetartorp och det finns risk för att reservatets syfte påverkas negativt. Syftet med Lejondals naturreservat är: att med hänsyn till kulturlandskap och områdets växt och djurvärld, säkra och iordningsställa ett naturskönt område av väsentlig betydelse för allmänhetens friluftsliv. Av MKB:n framgår att tillgängligheten till naturreservatet ökar med genomförandet av detaljplanen. Miljöavdelningen anser att det redan finns god tillgänglighet till naturreservatet. I jämförelse med den entré till



naturreservatet som redan finns för bilburna, bland annat vid Hällkana, ökar gångavståndet med några hundratals meter, och då är det fortfarande ganska långt till de centrala delarna av reservatet. För cyklister och gående från Bro finns en passage under E18 utefter Lejondalsvägen, den samma som i detaljplanen ska fortsätta utefter E18, som fortsätter på en vackert slingrig väg i Lejondalssjöns strandområde, Hällkanavägen. För cyklister och gående från Kungsängen finns en passage under E18 som följer Upplands-Bro-leden i öster och mynnar fram i ett vackert kulturlandskap med skog och åker, den södra ”lilla” delen av Lejondalsnaturreservat. Den delen av leden är den gamla leden, Lennartsnäsleden, mellan Kungsängen och Bro. Miljöavdelningen anser inte att tillgängligheten ökar däremot ökar barriären vid dessa redan befintliga passager och entréer.

- 9.18 I samband med genomförandet av detaljplan Trumpetartorp avlägsnas skog i skogsbältet mellan motorvägen och Lejondalssjön vilket minskar ner friluftslivs- och rekreationsområdet för allmänheten. En minskning av skogsbältet, som tidigare absorberat ljud från motorvägen, kan också riskera att Lejondals naturreservat blir mer bullerstört, vilket påverkar upplevelsen av att vistas i reservatet negativt.
- 9.19 I planbeskrivningen framgår det att beräknade dygnsekvivalenta ljudnivåer i delområdena ska vara högre än 65 dB(A). Omgivningsbuller det vill säga buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet, ska inte medföra negativa effekter på människors hälsa och miljö. I samband med planeringen ska bebyggelsens lämplighet prövas för att undvika skadliga effekter på människors hälsa och miljö av omgivningsbuller. Även sådana lokaler måste uppfylla de grundläggande kraven på bullerskydd i PBL (SFS 2010:900) och PBF (2011:338) samt uppfylla allmänna hänsynsregler enligt 2 kap i Miljöbalken (1998:808). Att minska bullret ingår i flera av de miljö kvalitetsmål som Sveriges riksdag har satt upp. Det övergripande målet är att låta en god ljudkvalitet genomsyra hela stadsmiljön genom att hitta innovativa lösningar. Miljöavdelningen bedömer att bullerförebyggande åtgärder ska vidtas för att säkerställa att fortsatt utformning av området sker på ett sätt som skapar en trygg och säker plats för människor och miljö.
- 9.20 Recipient för dagvatten från planområdet är Mälaren-Görväln. Vattenförekomsten har god ekologisk status men uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Beräkningarna i dagvattenutredningen visar en ökning av både halter och mängder föroreningar efter exploatering utan rening. Om allt dagvatten inom delområde 1 (drivmedelsstationen) infiltrerar kan 100 % rening åstadkommas då inget vatten kommer att nå recipienten. Då det är många områden inom kommunen som släpper ut sitt dagvatten till samma recipient anser Miljöavdelningen att provtagning ska ske efter exploatering på ingående dagvatten och utgående dagvatten för att kunna säkerställa att dagvattnet genomgår tillräcklig rening. Dagvatten från detaljplanen ska inte medföra att recipientens status försämras eller att gällande miljö kvalitetsnormer inte uppnås. Utgångspunkten för kommunens fysiska planering ska vara ekologiskt och lokalt omhändertagande av dagvatten.
- 9.21 Mälaren-Görväln omfattas av de särskilda skyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde. Det innebär enligt 7 kap. 21 och 22 §§ i Miljöbalken att området omfattas av speciella områdesskydd och speciella regler för exempelvis dagvattenhanteringen med syfte att skydda vattentäkten. Enligt Länsstyrelsen i Stockholms län gäller att dagvatten från hårdgjorda ytor där det finns risk för förorenat vatten, både inom den inre och det yttre skyddsområdet (primära och sekundära skyddszonerna) måste föregås av rening innan det släpps till recipient. Dock ligger utredningsområdet strax utanför den sekundära skyddszonerna. Miljöavdelningen anser att detta är något att beakta även om det ligger utanför vattenskyddsområdet. Dagvattnet från området kommer att rinna igenom vattenskyddsområdet till Mälaren-Görväln som används som dricksvattentäkt och till ett Natura 2000-område.
- 9.22 Utpekade spillzoner kommer inte att vara under tak vilket innebär att dagvatten kommer att bildas inom dessa zoner vid regn. Dessa zoner kommer avskiljas från resterande ytor genom utformning av betong med kuvertfall som samlar upp dagvattnet till klass 1 oljeavskiljare innan

det når dagvattensystemet. Miljöavdelningen anser att spillzonerna vid tanköarna ska ha tak över sig.

- 9.23 I dagvattenutredningen framgår det att rening av metaller är beroende av om metaller förekommer i löst eller partikelbunden form, där reduktion av partikelbundna metaller sker främst då partiklar frångår eller sedimenteras, medan lösta metaller kräver mer avancerad rening. Miljöavdelningen uppfattar det som att rening kommer att ske genom infiltration och sedimentering men det framgår inte huruvida metaller kommer att förekomma i löst eller partikelbunden form.
- 9.24 Inom delområde 2 (snabbmatsrestaurangen) kommer infiltration ske i grönyta. Miljöavdelningen ser positivt på att anlägga rasterbeläggning med armerat gräs på lämpliga ytor. Dessa ytor kan bidra till minskad avrinning eftersom dagvatten tillåts infiltrera lokalt. Eftersom marken där till stor del består av berg kan infiltration ner till grundvatten vara begränsat. En stor del av delområdet sammanfaller dock med den planerade stenkistan vilket skapar infiltrationsmöjligheter. Miljöavdelning anser att bortledningen av dagvattnet ska säkerställas med dräneringsanläggningar där det saknas förbindelse till stenkistan.
- 9.25 Eftersom lågpunktkartering är utförd innan byggnation av trafikplats Kockbacka finns vissa osäkerheter kring aktualiteten av flödesvägar. Troligtvis kommer dagvatten vid flöden motsvarande 100-årsregn att brädda till trafikplatsens dike, varifrån det rinner vidare till identifierade lågpunkter, om inga fördröjningsåtgärder vidtas. Då osäkerhet finns gällande flödesvägar anser Miljöavdelningen att detta borde undersökas vidare för att kunna veta mer säkert vart flödesvägarna går.
- 9.26 Miljöavdelningen saknar avvägningar mot resurshushållning och massbalansbedömningar avseende masshantering inom området. Anläggningarna som detaljplanen omfattar innebär omfattande omgivningspåverkan i samband med masshantering. Uttag, omfördelning, mellanlager, transporter, krossning med mera. Transporter på befintliga och tillfälliga vägar innebär ofta störningar och skador i omgivningen.
- 9.27 Miljöavdelningen anser att detaljplanen saknar långsiktigt perspektiv. Det finns stor risk för skada på befintliga natur- och kulturvärden. Anläggningarna är inte lokaliserade på ett sätt så att en långsiktigt god hushållning med mark- och vattenområden främjas. Detaljplanen leder till ett onödigt stort intrång i värdefulla områden och landskap, det kulturella och historiska arvet, i stället för att de bevaras och utvecklas.

### **Kommentar**

- 9.1 *Bestämmelsen m<sub>1</sub> [har tagits](#) bort då [plan- och markenheten](#) bedömer att formuleringen saknar tydligt lagstöd. Synpunkten noteras inför revidering av granskningshandlingar.*
- 9.2 *Synpunkten noteras inför revidering av granskningshandlingar.*
- 9.3 *Se kommentar till punkt 2.4.*
- 9.4 *Bestämmelsen uppdateras till totalhöjd i granskningshandlingar.*
- 9.5 *Se kommentar till punkt 4.3.*
- 9.6 *Byggnadernas detaljutformning planeras att följa OKQ8:s och restaurangkedjans designkoncept beträffande volym, materialval och kulörsättning.*
- 9.7 *Bestämmelsen på plankartan i samrådshandlingen lyder annorlunda än vad synpunkten framhåller; "Friskluftsintag får inte placeras i fasad mot E18". Planavdelningen bedömer att den är tillräckligt tydlig för att förhindra placering i fasad. Huvar på tak är därmed tänkt att vara tillåtet.*

*Avståndet 40 m erhålls från väg E18. Från påfarten är avståndet kortare men [plan- och markenheten](#) bedömer att avståndet mellan vägbanekant och byggrätt för*

drivmedelsstation/restaurang kan utökas till minst 25 meter. Anläggningarnas planerade utformning med körslingor gör att byggnader där människor uppehåller sig med stor sannolikhet kommer placeras minst 35 från påfartens vägkant. Efter samrådet har riskutredningen reviderats där slutsatsen är att riskbidraget från farligt godstrafiken bedöms acceptabel.

Synpunkten om formulering av prickmark noteras inför revidering av granskningshandlingar. Plankartan anger att marken inte får för ses med byggnad. Definitionen av byggnad enligt PBL är en varaktig konstruktion som består av tak eller tak och väggar och är varaktigt placerad på mark. Plank, staket och parkering kan enligt PBL inte anses som byggnad utan är mer jämförbart med definitionen byggnadsverk. För att planbestämmelsen ska innefatta även detta ska annan formulering användas. Inom områden med prickmark i denna plan får således andra byggnadsverk än byggnader uppföras.

Plan- och markenheten tar stöd i den riskutredning som tagits fram inför samrådet samt reviderats inför granskningen. Att införa bestämmelse om obrännbart material eller placering av entréer har inte bedömts nödvändig då det av riskutredningen inte föreslås som en riskreducerande åtgärd.

Se kommentar till punkten 1.7 gällande skyddsavstånd och placering av entréer.

9.8 Se kommentar till punkten 1.4 och 1.5.

9.9 Se även kommentar till punkten 1.4 och 1.5. Inför ansökan om planuppdrag har flera alternativa lokaliseringar utretts och övervägts, dessa beskrivs i tillhörande MKB. Under arbetet med samrådsförslaget gjordes även vissa anpassningar av detaljplanens utformning. Detaljplaneområdet har minskats i nordvästlig riktning, dvs detaljplanegränsen har flyttats åt sydost, för att undvika en brant bergsrygg, som skulle ha krävt mycket sprängning. I söder avgränsas detaljplaneområdet av fastighetsgränsen, och den del av detaljplanen som avser gång- och cykelväg har anpassats för att inte gå igenom fornlämningsområde och åkerholme. Om planförslaget inför granskningsskedet revideras i större omfattning (se kommentar 1.5) så att sprängarbeten och/eller schakt i större omfattning krävs kan det vara motiverat med en massbalansbedömning med tillhörande riskutredning för buller och vibrationsalstrande arbeten.

9.10 Se kommentar till punkten 1.5.

9.11 Se även kommentar till punkten 1.5 och 1.6. Det stämmer att två av övriga övervägda lokaliseringar av utökad parkering till naturreservatet ligger inom strandskyddat område. Samtliga alternativ bedöms ge upphov till längre biltransporter på mindre lämpliga vägar än vad planförslagets parkering och entré ger upphov till. Alternativen innebär också högre kostnader än planförslaget, eftersom exploatering sker på fler platser.

9.12 Se kommentar till punkten 9.9 gällande alternativa lokaliseringar.

9.13 Synpunkten noteras inför revidering av granskningshandlingar inklusive MKB.

9.14 Synpunkten noteras inför revidering av granskningshandlingar inklusive MKB.

9.15 Se kommentar till punkten 1.3 och 1.4.

9.16 Se även kommentar till punkten 1.3. Efter samrådet har en fördjupad naturvärdesinventering genomförts. I det inventerade området har inga objekt med högt (klass 2) eller högsta naturvärde (klass 1) påträffats.

Två objekt med påtagligt naturvärde (klass 3) har påträffats och utgörs av naturtypen barrblandskog och bedöms ha ett visst artvärde och visst biotopvärde. Enstaka tallar bedöms vara runt 200 år.

- 9.17 Att öka tillgängligheten till Lejondals naturreservat genom en ny besöksparkering är en del av detaljplanens syfte. Synpunkten noteras inför revidering av granskningshandlingar.
- 9.18 MKB bekräftar att avverkning av skog och hårdgörande av mark kan medföra sämre bullerdämpning av vägbuller. Mellan planområdet och naturreservatet ligger dock en hög bergsrygg och denna i sig dämpa bullret från E18 i naturreservatet, varför förändring av bullernivåerna i reservatet sannolikt inte blir så stora. Det noteras även i MKB att skogen brukas, vilket innebär att den vid lämplig ålder kommer att avverkas. Planavdelningen bedömer, utifrån MKB's slutsatser, att konsekvenserna för ljudmiljön inte är så stora att planförslaget bör ändras eller avstyras enbart pga detta.
- 9.19 Verksamheterna är inte bullerkänsliga och platsen är liksom liknande lokaliseringar kring motorvägar typisk vid trafikplatser i närheten av tätorter. Att uppnå gällande riktlinjer om bullernivåer inomhus bedöms kunna uppfyllas genom byggnadstekniska åtgärder. Detta framgår även av tillhörande att MKB att dessa åtgärder inte bedöms vara nödvändiga att reglera i detaljplan. Plankartans utformning förhindrar inte att bullerdämpande åtgärder som exempelvis plank uppförs.
- 9.20 Synpunkten noteras. Uppföljning av dagvattenhantering hanteras i detaljplanens genomförandeskede. [Plan- och markenheten](#) föreslår att det hanteras i det exploateringsavtal som ska upprättas innan detaljplanen antas.
- 9.21 [Plan- och markenheten](#) anser att den avgränsning som gjorts i dagvattenutredningen inför samrådet är rimlig.
- 9.22 Plankartans samrådsversion medger byggrätt för tak över spillzonerna med undantag i en zon närmast E18 och inom yta för korsande gång- och cykelväg där mark inte får förses med byggnad (prickmark).
- 9.23 [Plan- och markenheten](#) instämmer i att det inte är tydligt i dagvattenutredningen huruvida metaller kräver denna mer avancerade lösning eller inte. En dagvattenutredning till detaljplan ska redogöra för att och hur dagvatten inom planområdet är möjligt att hantera samt ge exempel på hantering. I planens genomförandeskede kan en annan typ av lösning väljas så länge de uppfyller minst motsvarande reningskrav. Inför planens granskningsskede avser enheten att säkerställa att föreslagen lösning enligt dagvattenutredningen är möjlig att genomföra och bl.a. reservera mark för detta på plankartan samt ställa krav på att oljeavskiljare ska finnas.
- 9.24 Synpunkten noteras. Val av tekniska lösningar hanteras inte i detaljplanen. Se även kommentar till punkten 9.23 ovan.
- 9.25 Någon ytterligare lågpunktskartering har inte gjorts inom ramen för detaljplanen. I kompletterande dagvattenutredning upprättad efter samrådet framgår att bräddning av gång- och cykelvägens dike kommer att ske mot E18:s dike endast vid sällsynta fall. [Plan- och markenheten](#) bedömer det därav inte motiverat att göra en lågpunktskartering.
- 9.26 Synpunkten noteras. [Plan- och markenheten](#) bedömer att den masshantering som kommer genereras vid planens genomförande inte är av den omfattning att en särskild massbalansbedömning är motiverad. Se även kommentar till punkten 9.9 gällande sprängarbeten. Om planförslaget inför granskningsskedet revideras i större omfattning (se kommentar 1.5) så att sprängarbeten och/eller schakt i större omfattning krävs kan det vara motiverat med en massbalansbedömning.
- 9.27 Se även kommentar till punkten 1.5 och 9.9 gällande alternativ placering av verksamheterna. Skogsområdet i och norr om detaljplanområdet är redan bullerstört, påverkat av skogsbruk och naturvärdet är främst kopplat till enstaka gamla träd. Detaljplanen ökar tillgängligheten till Lejondals naturreservat genom en ny bilväg och ny gång- och cykelväg. Område för allmän cykel- och bilparkering och rastplats med separat bil- och cykelparkering för besökare

till naturområdet ska anläggas i detaljplaneområdet. Detta bedöms medföra positiva konsekvenser för allmänhetens friluftsliv.

Planhandlingarna kompletteras med upplysning om att tillstånd krävs enligt 2 kap. Kulturmiljölagen för att anlägga gång- och cykelväg förbi fornlämning Bro 234:1/L2017:2916 inom område GC-VÄG.

Enligt MKB bedöms planförslaget inte motverka något av de tio nationella miljömålen som bedömts relevanta att bedöma. Beroende på val av bränslen som kommer tillhandahållas inom drivmedelsanläggningen kan dock målen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försörjning och ingen övergödning påverkas i såväl negativ som positiv riktning.

## Övriga remissinstanser

### 10 Vattenfall Eldistribution AB inkom 2019-07-01

10.1 Vattenfall har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

#### **Kommentar**

10.1 Informationen noteras.

### 11 E.ON Energilösningar AB inkom 2019-07-02

11.1 E.ON Värme i Stockholm har idag ingen befintlig fjärrvärme i närheten av aktuell fastighet.

#### **Kommentar**

11.1 Informationen noteras.

### 12 Skanova AB inkom 2019-07-05

12.1 Skanova har luftförlagda teleanläggningar i och i anslutning till planområdet i enlighet med bifogad nätkarta. Vi förväntar oss att åtgärder för nya serviser till att kunna ansluta detaljplaneområdet till Skanovas nät meddelas, möjliggörs och bevakas under ledningssamordningen i kontakter med Skanovas representant för området. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningssåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra den föreslagna ledningsförläggningen förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

#### **Kommentar**

12.1 Eventuella kostnader för flytt av ledningar föranledda av planförslaget bekostas av exploatören. Detta regleras i ett exploateringsavtal som upprättas innan detaljplanen antas.

### 13 Polisregion Stockholm inkom 2019-08-13

13.1 Handlingarna via kommunens hemsida är genomlästa och granskade. Polisen Stockholm har ingen erinran mot förslaget.

#### **Kommentar**

13.1 Informationen noteras.

## 14 Brandkåren Attunda inkom 2019-08-13

- 14.1 I riskbedömningen analyseras två etableringsförslag, förslag A och förslag B. Brandkåren Attundas (BA) tolkning är att förslag A är det som bäst överensstämmer med den utformning som presenteras i planförslaget, men det framgår också att planförslaget skiljer sig från förslag A i sin utformning. BA anser därför att det ska undersökas huruvida skillnaderna i utformning mellan planförslaget och de förslag som riskbedömningen har analyserat har någon väsentlig påverkan av riskbilden och de slutsatser som riskbedömningen presenterar.
- 14.2 I övrigt har BA inga synpunkter att yttra avseende riskhänsyn. BA vill dock belysa värdet av att planerad gång- och cykelväg längs med E18 som ska ansluta till planområdet förläggs så att personer som befinner sig på restaurangen på ett säkert sätt kan lämna området via denna i händelse av olycka på drivmedelsstationen.
- 14.3 Åtkomligheten för räddningstjänstens fordon ska säkerställas i planen. Avståndet mellan uppställningsplatser och angreppsvägar får inte överstiga 50 meter.
- 14.4 Planhandlingarna beskriver inte hur brandvattenförsörjningen kommer att tillgodoses. Brandkåren Attunda anser att man i projektet ska säkerställa att brandvattenförsörjning finns i tillräcklig omfattning. Detta i form av brandposter som ger tillräckligt tryck och flöde. Mer information finns i Brandkåren Attundas riktlinjer gällande brandvattenförsörjning.

### Kommentar

- 14.1 [Riskutredningen \(2019-11-19\) haromarbetats inför granskning.](#) Se även kommentar till punkten 1.7 gällande behov av skyddsavstånd.
- 14.2 [Placering av byggnader i förhållande till gångvägens anslutning regleras inte i detaljplanen, utöver att ett bebyggelsefritt område finns på båda sidorna om GC-vägen om 5 meter \(vilket ger ett minsta avstånd mellan bebyggelsen på 17 meter med GC-vägen medräknat\).](#) Den situationsplan som legat till grund för plankartans utformning innebär dock att byggnader omges av friytor som ger flera valmöjligheter i händelse att människor måste lämna planområdet.
- 14.3 [Plankartan enligt samrådsförslaget ger förutsättningar för att säkerställa åtkomligheten för räddningstjänstens fordon.](#) Synpunkten bevakas i bygglovskedet.
- 14.4 [I samband med att VA-nätet byggs ut till planområdet kommer även möjlighet till brandvattenpost att säkerställas. Inför granskning har en förprojektering tagits fram som hanterar brandvatten på en övergripande nivå.](#)

## 15 Friluftsförändring Kungsängen-Bro inkom 2019-08-21

- 15.1 Friluftsförändring Kungsängen-Bro välkomnar en underlättad förbindelse mellan E18 och Lejondalssjöns friluftsområde, för att attrahera fler besökare med underlättade kommunikationer till naturreservatet med bland annat sina strövområden, motionsspår och badplats. Samtidigt reserverar vi oss mot att denna förtätning skulle tillåtas i det rekreationsområde som naturligt avdelats norr om E18, också med hänsyn till Lejondalssjöns speciellt utökade strandskydd, och vill då se att den tilltänkta servicestationen placeras på den södra sidan, då det i så fall skulle byggas i det tomrum som erbjuds mellan tätbebyggt område och motorväg -- en yta som annars alltid endast kommer fylla en barriärfunktion för ett växande men motorvägsskyggt villaområde.

Vi menar att det vore att göra ett övertramp som riskerar att bli vägledande, en fot i dörren för fortsatt förtätning norr om E18 runt Lejondal, något som vi som inte ser som förenligt med vår mission att göra naturen och friluftslivet mer lättillgängligt. I vår mening är det otroligt att det inte skulle vara kommersiellt gångbart att driva denna anläggning om den inte ligger på höger sida av E18 i färdriktning bort från Stockholm (som det beskrivs i utredningen), men vi

erkänner att vi inte har erfarenhet av att leda ett multinationellt drivmedelsföretag. Vi spekulerar från vårt håll i stället att man borde kunna attrahera fler kunder från Bro tätort med en placering söder om E18.

- 15.2 Vi anser vidare att det ormvråksbo som identifierats vid avfarten bör fredas, även om beredningen anser att fåglarna sannolikt inte kommer att störas. Inte minst med tanke på att ormvråken är fridlyst, att boet ligger där det gör i en av Stockholms grönkilar och att just områdena runt Lejondalssjön identifierats som en värdekärna inom just Görvälnkilen. Redan bygget av själva trafikplatsen pekades ut som en risk för detta vråkbo och att nu gå ännu längre får i vår mening närmast anses som utnyttjande. Det vaga antagandet att boets placering nära motorvägen skulle medföra att fåglarna helt sonika skulle acceptera en restaurang och bensinstation som har en helt annan ljud-, lukt- och framför allt ljusmiljö, där det också blir en ökad numerär av människor som inte bara åker förbi men också stannar i närområdet, kan i bästa fall anses som uppsåtslöst och nonchalant.

### **Kommentar**

- 15.1 I MKB redogörs för de alternativa lokaliseringar av en drivmedelsstation som har studerats. Dessa redogörs för i fulltext i bilaga till upprättat PM angående strandskydd. Se även kommentar till punkt 1.5 gällande ev revidering av planförslaget med anledning av strandskydd.

*Enligt utförd naturvärdesinventering har ormvråk häckat inom området enligt Artportalen (2013). Boet kunde inte återfinnas i samband med inventeringen. Arten kan alternera mellan olika boplatser varför ett bo inte behöver vara aktivt varje år. Ormvråk ses ofta födosöka intill vägar. [Upplands-Bro kommun](#) bedömer att detaljplanen, trots ett eventuellt ormvråksbo, kan fortsätta bearbetas för att gå ut på granskning.*

## **16 Skogsstyrelsen                      inkom 2019-08-27**

- 16.1 Skogsstyrelsen har tagit del av samrådet enligt ovan och har inget att erinra.

### **Kommentar**

- 16.1 *Yttrandet noteras.*

## **17 Försvarsmakten                      inkom 2019-09-02**

- 17.1 Försvarsmakten har inget att erinra avseende samråd om förslag till detaljplan för Trumpetartorp (del av Finnsta 2:5 m.fl.), Bro, nr 1901, Upplands-Bro kommun, Stockholms län.

### **Kommentar**

- 17.1 *Yttrandet noteras.*

## **18 Naturskyddsföreningen Upplands- Bro                      inkom 2019-09-05**

- 18.1 Naturskyddsföreningen i Upplands-Bro anser att lokaliseringen av en drivmedelsstation och snabbmatskedja precis på strandskyddslinjen och med dess parkeringsplatser dessutom inom denna linje är mycket olämplig. Hanteringen av miljöfarliga och explosiva ämnen på platsen ökar risken för miljöolyckor. Kommunens gröna profil och platsens belägenhet inom gröna värdekärnan ger anledning till större aktsamhet. Förutom att anläggningen skulle inkräkta alltmer i den skogsridå som avskärmar Lejondalssjön, skulle en visserligen ”outnyttjad” men i dag likaväl värdefull ängsmark försvinna.

- 18.2 Den planerade gång- och cykelvägen till Lejondalssjön uppväger inte miljönackdelarna i planen.

**Kommentar**

- 18.1 *Se kommentar till punkten 1.5 gällande strandskydd. Se kommentar till punkten 1.3 gällande grön värdekärna (Görvälnkilen). Den dagvattenutredning som upprättats för detaljplanen visar på att förorenat vatten kan tas omhand och renas inom planområdet. Dagvattenutredningen har kompletterats efter samrådet för att förtydliga hur reningseffekten kan uppnås.*
- 18.2 *Upplands-Bro kommun håller med om att gång- och cykelvägen (GC-väg) inte enskilt uppväger de negativa konsekvenser som framgår av tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning. Gång- och cykelvägen bedöms dock vara av betydelse för att bidra till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling i den bemärkelsen att föreslagna verksamheter då även kan nås av gång- och cykeltrafikanter då Kockbacka trafikplats i övrigt saknar detta. Något som är av vikt för både besökare och framtida arbetstagare.*

**19 E.ON Energidistribution AB inkom 2019-09-05**

- 19.1 E.ON Elnät Stockholm AB har studerat de inkomna remisshandlingarna och har inget att erinra. Angående anslutning så är tidig kontakt med E.ON av godo med tanke på leveranstid.

**Kommentar**

- 19.1 *Informationen noteras.*

**20 Trafikförvaltningen Region Stockholm inkom 2019-09-06**

- 20.1 En förbättrad tillgänglighet till Lejondalssjöns naturreservat, genom både cykelbana och informationsplats inklusive parkering, är en positiv konsekvens av förslaget. Planen anger ca 10 parkeringsplatser för bilar i anslutning till ingången till naturreservatet, och att det även ska finnas parkeringsplatser för cyklar. Planen skulle vinna på att precisera ett bedömt behov av antal parkeringsplatser för cyklar samt vilket utrymme som ges för detta i planen.
- 20.2 Planområdet ligger inom Görvälnkilen och nära en grön värdekärna. Förslaget innebär att ett redan smalt grönområde blir än smalare. Det saknas en beskrivning gällande hur förslaget ska hantera eller kompensera de konsekvenser en exploatering inom grön kil får för både lokalområdet samt ur hela kilens perspektiv på en regional nivå.
- 20.3 Region Stockholm noterar att det föreslagna planområdet ligger inom strandskydd, i närheten av naturreservat, Natura 2000-områden, i direkt anslutning till ett vattenskyddsområde samt skyddsvärda naturområden. Förslaget skulle vinna på att tydligare beskriva hur dessa områden ska bevaras och skyddas från eventuella negativa konsekvenser av en bensinstation samt snabbmatsrestaurang.

**Kommentar**

- 20.1 *Teknisk handbok för Upplands-Bro kommun innehåller inga riktlinjer för cykelparkering vid verksamheter, utan enbart för bostäder. Utifrån detta har kommunen svårt att specificera antalet platser för cykelparkering. Ytor för cykelparkering får hanteras efter bästa förmåga i bygglovskedet. Antalet cykelparkeringar skulle även kunna regleras i exploateringsavtalet. Någon beräkning av behov av cykelparkeringar för aktuellt planområde har inte gjorts inför granskning av planförslaget.*
- Göteborg stad använder antalet besökare och anställda vid verksamheterna som utgångspunkt och utifrån det beräknas cykelparkeringsplatser mellan 20-40%. Stockholm stad använder 20-30 platser per 1000 kvm BTA (Bruttototalarea) för handel, samt 10-40 platser per besökare för rekreationsanläggningar. Detta skulle kunna användas som grund inför exploateringsavtal och bygglov.*



- 20.2 *Se kommentar till punkten 1.3 och 1.4.*
- 20.3 *Se kommentar till punkten 1.5 gällande strandskydd respektive kommentar till punkten 1.3 gällande naturområden. I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som upprättats inför samrådet föreslår ett antal rekommendationer och skyddsåtgärder för att minska planens negativa konsekvenser. Inför planens granskningsskede kommer MKB att kompletteras och revideras parallellt med revidering av plankarta och planbeskrivning. Kommunen bedömer att det finns möjlighet att beakta åtgärdsförslagen inför att granskningshandlingar upprättas.*

## Privatpersoner och övriga

### 21 Privatperson 1 inkom 2019-08-25

- 21.1 Snabbmatsrestaurang och naturreservat är direkt inkompatibla företeelser. Alltför många snabbmatskunder sprider sina måltidsrester där de finner det lämpligt och där blir de liggande – ofta alltför länge.
- 21.2 Kommunens insatser mot klotter och nedskräpning är fullständigt otillräckliga och tycks ofta styrda av slumpgenerator – lite här och där, lite då och då. Ökad tillgänglighet (givetvis i all välmening) till ett naturreservat kan i sämsta fall leda till ett nedskräpat och vandaliserat reservat.
- 21.3 Hittade kommunens handläggare inga relevanta negativa aspekter värda att beakta? Ett av de säkraste sätten att öka nedskräpning, moped/MC-åkande i terrängen, öka risken för potentiella bränder i lokaler, vindskydd och skogsmark m.m. – ja, det är dessvärre att öka tillgängligheten till reservaten. Begreppet ”tillgänglighet” är ett honnörssord med stark positiv laddning. Ökad besöksfrekvens får många negativa effekter i släptåg – på sistone aktualiserat i media när det gäller Italien. Ett välbesökt naturreservat minskar i attraktivitet för dem som söker lugn och ro. Läge för konsekvensanalys? Ja visst!
- 21.4 Ökad tillgänglighet till Lejondals naturreservat för ”snabbmatmålgrupperna” leder sannolikt till flera negativa konsekvenser – konsekvenser som rimligtvis hade kunnat förutses.
- 21.5 Detaljplaneunderlaget är som brukligt mycket omfattande – mångordiga rapporter (säkerligen dyrbara) med otaliga upprepningar på 100-tals sidor från olika specialistkonsulter. Borde kunna komprimeras.
- 21.6 Under rubriken ”Ekonomiska konsekvenser” redovisas (jag citerar ur den 25-sidiga samrådshandlingen, sid 21): ”När anläggningarna tas i bruk tillkommer ca 70 nya arbetstillfällen i Upplands bro (sic) kommun”. Något mer redovisas inte under denna rubrik – bara en ”glädjekalkylsiffra” utan någon som helst precisering eller förklaring. Det må väl ändå finnas fler samhällsekonomiska konsekvenser förknippade med den föreslagna detaljplanen för Trumpetartorp?
- 21.7 Det borde framgå om kommunen bekostar något i samband med planarbetet. På sid 24 i samrådshandlingen, under rubriken ”Genomförande” meddelas mycket kryptiskt att det föreligger ett planavtal mellan U-B kommun och OKQ8. Vem skall betala vilka kostnader? OKQ8 borde självklart ensamt betala allt planarbete. Skall givetvis klart framgå under rubriken ”Ekonomiska konsekvenser”, liksom att OKQ8 själv bekostar alla kostnader i samband med fastighetsbildningen och upphävandet av gällande strandskydd.
- 21.8 Vidare uppenbarar sig, på sid 25, en liten underrubrik till huvudrubriken ”Genomförande”, Ekonomiska frågor/Driftskostnader, att U-B kommun åläggs årliga driftskostnader (på drygt 29000 kr/år, enl. schablon) för skötsel av rastplatsen, vägen från trafikplatslingen till rastplatsen samt den planerade gång- och cykelvägen från rastplatsen till Lejondalsvägen.
- 21.9 Slutligen framgår att parkering/rastplats samt gång-/cykelväg skall överföras till U-B kommun genom fastighetsreglering. Men bekostar U-B kommun anläggandet av parkering/rastplats och gång-/cykelvägen? Något klart svar ger inte samrådshandlingen. Klara besked på dessa punkter borde också ha framgått under rubriken ”Ekonomiska konsekvenser”.

- 21.10 Under rubriken "Sociala konsekvenser" redovisas bara två rader och pliktskyldigast infann sig det, i kommunala dokument flitigt förekommande, populära, flummiga och positivt laddade honnörsordet "mötesplats". Det "sociala" syftet med tillskapandet av denna mötesplats blir dock höljt i dunkel.
- 21.11 Under rubriken "Barnkonsekvenser" framstår några oklarheter. Är det meningen att cykelburna besökare (varifrån väntas dessa komma – från Bro? Från andra delar av kommunen eller intilliggande kommuner?) skall parkera cyklarna på, jag citerar text, sid 22: ".../och särskild cykelparkering för besökare till naturområdet.". Var är det tänkt att denna "särskilda cykelparkering" skall anläggas – vid rastplatsen? Någon annanstans?
- 21.12 Min bestämda uppfattning är att kommer man cyklandes för att besöka Lejondals naturreservat – ja, då cyklar man ända fram till bilparkeringen vid Hällkana – många cyklar även i själva naturreservatet, vare sig det är olämpligt eller ej. Någon cykelparkering vid den "särskilda cykelparkeringen" blir det knappast tal om. På sid 24 i planbeskrivningen introduceras ännu ett slitet honnörsord "trygghet". Dock framgår på intet sätt vad samrådshandlingen tillför ur rekreations- eller trygghetshänseende visavi berörda medborgare. Varför denna oklarhet? Hur har ni tänkt?
- 21.13 Den i planförslaget inritade tänkta gång-/cykelvägen mellan anläggningarna och Lejondalsvägen kan enbart syfta till att förse "snabbmatställena" (OKQ8 och Max) med kunder. Att den vägen "öka allmänhetens tillgänglighet" till naturreservatet är bara ett svepskäl för att hävda att anläggningen av denna G/C-väg gynnar kommuninvånarna och därmed möjligen kunna bekostas av U-B kommun. Självklart välkomnar snabbmatsanläggningarna alla betalande kunder – men de flesta kunderna lär nog, under överskådlig tid, komma billedes.
- 21.14 De kommuninvånare som vill cykla till naturreservatet har redan idag en hyfsat "säker" G/C-väg via Lejondalsvägen, under E18 och vidare längs Hällkanavägen fram till i höjd med de båda planerade anläggningarna Max och OKQ8. Men där slutar G/C-vägen och på resterande ca 500 m till Hällkana P-plats, får cyklister och fotgängare trängas på den smala vägen med bilburna besökare. Om kommunen menar allvar med att öka tillgängligheten och tryggheten i samband med besök till naturreservatet – ja då måste rubricerade befintlig G/C-väg förlängas.
- 21.15 Jag tillstyrker lokaliseringen av de två anläggningarna till trafikplats 149 Kockbacka i enlighet med förslaget dock med reservation för den inplanerade G/C-vägen och bristfällig konsekvensanalys. Jag föreslår dessutom att kommunen bekostar förlängning (ca 500 m) av befintlig G/C-väg till Hällkana P-plats och där gärna kompletterar med ett cykelställ för ett mindre antal cyklar.
- 21.16 Ytterligare några reflexioner. Alla sidor t ex MKB, om upphävande av strandskyddet, får lätt ett löjets skimmer över sig. Hällkanavägens blotta existens borde undanröja allt rimligt tvivel om möjligheten att upphäva strandskyddet – motsatsen vore alltför absurd. Miljökonsekvensbeskrivningen på 50 sidor kanske måste till pga. etablering av "miljöfarlig verksamhet". Men det var allt en mastig, mångordig och omständlig skapelse. Inte konstigt att byggandet av bostäder tar tid – för lång tid? Detaljplanering av markområden ser ut att vara en lukrativ marknad för allehanda specialistkonsulter och byråkrater – alla riktvärden, rekommendationer, skyddsåtgärder i anledning av transporter med farligt gods, naturvärden, buller- och luftvärden, närhet till befintlig bebyggelse, strandskydd, infiltration av dagvatten, miljö kvalitetsnormer för vatten, brytznor, häckningsplatser för vissa fåglar, utrotningshotade insekter, allmänhetens friluftsbekov och spridningsmöjligheter för djur och växter m.m. talar sitt tydliga (?) språk.
- 21.17 OKQ8 har i flera år sökt en lämplig plats att lokalisera en drivmedelsstation mellan Enköping, Stäket och Upplands Väsby. Trafikplats Kockbacka blev den enda lämpliga – det är m.a.o. OKQ8 som drar längsta strået. Kommunen vinner inte mycket på det. Därför borde kommunens tjänstemän, involverade i detta detaljplaneförslag, se till att exploatören och markägarna står för samtliga kostnader. Att sälja in detta detaljplaneförslag med argumentet ökad tillgänglighet till

naturreservatet Lejondal, blir naivt i överkant – snarare ett svepskäl och smörjmedel för att underlätta exploateringen genomförande.

- 21.18 Samrådsinstitutet är ett mycket positivt inslag i planprocessen – men måste handlingarna regelmässigt framstå som ”rena säljmaterialet” – dokumentation som okritiskt stöder liggande förslag? Vart tog nackdelarna vägen?

**Kommentar**

- 21.1 *Det är kommunens respektive verksamhetsutövarnas ansvar att säkerställa att det finns tillräckligt med sopkärl, att de är välplacerade och har frekvent tömning.*
- 21.2 *Se kommentar till punkten 21.1.*
- 21.3 *Se kommentar till punkten 20.3 och 21.1. Med hänvisning till de konsekvenser som beskrivs i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, rubrikerna Naturmiljö respektive Rekreation, bedömer [Upplands-Bro kommun](#) att konsekvenserna inte är så stora att planprocessen inte bör fortgå. MKB föreslår ett antal rekommendationer och skyddsåtgärder.*
- 21.4 *Se kommentar till punkten 21.3.*
- 21.5 *En planprocess är en omfattande och komplex process varför den även ofta kräver omfattande material. Varje utredning som upprättats inom ramen för planarbetet behöver kunna läsas och förstås även som en fristående utredning. Många av utredningarna har en sammanfattning i början och varje utredning sammanfattas även kort i planbeskrivningen. Det är endast vid behov av att fördjupa sig i en särskild fråga som allmänhet, remissinstanser och beslutsfattare ska behöva läsa en utredning i fulltext. Planbeskrivningen kan uppfattas innehålla upprepningar men informationen har ibland olika syften beroende på vilken rubrik den är placerad under. Samma information förekommer ibland under olika rubriker för att information inte ska missas då planbeskrivningen ska kunna användas som en "uppslagsbok" i planens genomförandeskede.*
- 21.6 *Det har inte gjorts någon samhällsekonomisk analys av planförslaget då det inte bedömts motiverat i detta fall. Tillskottet av arbetsplatser är dock en konkret positiv konsekvens som kan anföras utan särskild analys. Kostnadsfördelning mellan exploatör och kommun redovisas vidare i kapitlet Genomförande.*
- 21.7 *Generellt bekostas en detaljplan av den som har nytta av planen, i detta fall exploatörerna. Vem som ska betala vilka kostnader kommer att regleras i det exploateringsavtal som ska upprättas senast inför planens antagande. Principen är att Kommunen ska vara kostnadsneutral och inte bealstas av några kostnader på grund av planens utbyggnad. [Vem som ska ansvara för vad framgår av planbeskrivningen och har förtydligats inför granskning.](#) Det föreligger ingen särskild kostnad för upphävande av strandskydd när de sker genom ny detaljplan, strandskyddet upphävs då när detaljplanen vinner laga kraft.*
- 21.8 *[Vid tillkommande ytor för allmänna funktioner blir naturligt konsekvensen att driftskostnader ökar för kommunen. Inför granskning har justeringar gjorts i plankarta så att det inom planområdet rådet delat huvudmannaskap, vilket fördelar kostnaderna för driften mellan kommunen och verksamhetsutövarna. Verksamhetsutövarna kommer ansvara för att drifva GC-vägen medan kommunen kommer stå för gata och den allmänna parkeringsplatsen till naturreservatet. Sammantaget bedöms besöksparkeringen och GC-vägen tillföra positiva konsekvenser för kommuninvånarna.](#)*
- 21.9 *Se kommentar till punkten 21.7.*
- 21.10 *[Upplands-Bro kommun](#) bedömer att det är just möjligheten till en ytterligare mötesplats i anslutning till naturreservatet som är en positiv social konsekvens.*
- 21.11 *Se även kommentar till punkten 4.7 och 20.1. Cykelburna besökare kommer sannolikt komma huvudsakligen från Bro men någon särskild analys för detta har inte gjorts.*
- 21.12 *Planförslaget möjliggör cykelparkering i anslutning till nya entréplatsen till naturreservatet för den som vill fortsätta till fots. [Upplands-Bro kommun](#) instämmer i att rubriken "Rekreation, tillgänglighet och trygghet" i planbeskrivningen inte helt speglas i texten. Synpunkten noteras inför revidering av granskningshandlingar.*
- 21.13 *Se kommentar till punkten 18.2*

- 21.14 *Aktuellt planuppdrag innefattar att ta fram förslag till detaljplan för, förutom drivmedelsstation och restaurang, rastplats och parkering för besökare till naturreservatet. Det ligger därmed inte inom ramen för aktuellt planuppdrag att utreda behov och förutsättningar för en GC-väg ända till Hällkana.*
- 21.15 *Se kommentar till punkten 18.2 och 21.14.*
- 21.16 *Se även kommentar till punkten 1.5 gällande strandskydd. Varje detaljplaneprocess ska enligt plan- och bygglagen inledas med en s.k. undersökning om betydande miljöpåverkan (behovsbedömning) för att bedöma om planen kan antas leda till betydande miljöpåverkan och därmed behov av att en MKB upprättas. Kommunen har gjort bedömningen att planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en MKB därför ska upprättas för detaljplanen. Bedömningen grundar sig främst på detaljplaneområdets närhet till naturreservat, att planområdet delvis är orört och delvis ligger inom strandskyddat område, avrinning till Natura 2000- och vattenskyddsområde, att detaljplanen medger avverkning av skog och slutligen att området inte är utpekad i översiktsplanen för drivmedelsanläggning och att föreslagen markanvändning därmed inte omfattas av översiktsplanens MKB. Detaljplanen anger också förutsättningar för sådan verksamhet som tas upp i bilaga 3 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar – avskogning i syfte att ändra markanvändning, anläggningar för lagring av olja, petrokemiska produkter eller kemiska produkter samt byggande av rörledningar för gas eller olja.*
- 21.17 *Se kommentar till punkten 21.7.*
- 21.18 *Detaljplanens konsekvenser, såväl positiva som negativa, framgår av planbeskrivningen. Till denna detaljplan finns även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) där konsekvenser framgår för de områden som har identifierats kan medföra betydande miljöpåverkan. Se även kommentar till punkten 21.16 gällande MKB. Synpunkten noteras inför revidering av granskningshandlingar.*

## **22 Privatperson 2 inkom 2019-09-03**

- 22.1 Jag tycker förslaget om att bygga en mack och hamburgerrestaurang intill ett naturreservat är helt idiotiskt. Behöver vi fler snabbmatställen eller är det kanske mer värt att ha orörd natur? Hamburgerrestauranger finns det hur många som helst av och med tanke på miljö, klimat och hälsa känns det som en satsning a la 80-tal. Börjas det nagga i kanten på naturreservat kan det lätt fortsätta. Reservatet ligger extremt nära Bro och Kungsängen där det redan finns både matställen och mackar.
- 22.2 Lös de riktiga problemen först! Se till att alla i kommunen har kommunalt VA, vilket inkluderar att ni tar ert miljöansvar. Det känns också märkligt och orättvist att denna typ av projekt kan byggas när jag själv inte får bygga ut på egen tomt.

### **Kommentar**

- 22.1 *Kommunstyrelsen har gett samhällsbyggnadschefen i uppdrag att ta fram förslag till detaljplan för Trumpetartorp som innefattar drivmedelsstation, restaurang och rastplats och parkering för besökare till naturreservatet. [Upplands-Bro kommun har bedömt](#) att planarbetet kan fortsätta men att det [handlingarna](#) behöver [justeras i några avseenden utifrån inkomna synpunkter](#), främst med anledning av strandskydd [och risker kopplat till planen](#).*
- 22.2 *Se kommentar till punkten 22.1.*

## **23 Privatperson 3 inkom 2019-09-06**

- 23.1 För att nå transportsektorns klimatmål så är det inte en bensinstation vi behöver i Bro, utan en fossilfri drivmedelsstation. Det är nu bara tio år kvar till år 2030. Enligt klimatlagens mål ska

tills dess, jämfört med 2010, transportsektorns klimatpåverkan ha minskat med 70 procent. Att möjliggöra etableringar av fossilfria stationer är och blir en viktig uppgift för kommunerna.

- 23.2 Förslaget, nu ute på samråd, gäller att skapa en serviceanläggning (vägrestaurang och drivmedelsanläggning med butik och biltvätt) vid trafikplats Kockbacka. Etableringen skulle innebära ett intrång i strandskyddet och inte vara optimal utifrån de trafikmönster vi har idag och ser framför oss.
- 23.3 Mitt förslag är att man i stället etablerar anläggningen vid trafikplats Bro, vilket ger flera fördelar:
- väg 269 mot Sigtuna och Skokloster passerar förbi. Platsen är en viktig knutpunkt och har därmed ett bredare "upptagningsområde" än trafikplats Kockbacka.
  - närhet till Bro samhälle (samma som trafikplats Kockbacka)
  - närhet till Bro Park (galoppbanan)
  - närhet till kretsloppsanläggningen Högbytorp
- 23.4 De boende i Bro samhälle skulle vid en etablering av en mindre butik med enklare matvaror vid trafikplats Kockbacka ofta använda denna butik i stället för lokala butiker i Bro samhälle – det missgynnar därmed de befintliga matvaruaffärerna. En etablering av motsvarande butik vid trafikplats Bro kommer i stället ha trafikanter som kunder som inte i lika stor utsträckning bor i Bro. Det gäller trafikanter på väg 269 och trafikanter på väg till/från Bro Park, men också t.ex. från ett par av kommunens golfbanor och kursgårdar. En etablering av en serviceanläggning vid trafikplats Bro blir därmed en tillgång för de besökande till några av våra större besöksmål i Bro, liksom för trafikanter till/från Skokloster och Sigtuna. Däremot gör det ingen skillnad för den mer långväga öst-västliga trafiken om serviceanläggningen etableras vid trafikplats Kockbacka eller vid trafikplats Bro.
- 23.5 Det är inte en bensinstation som behöver etableras i Bro – den fossildrivna bilparken ska avvecklas, det är i stället anläggningar för laddning av elbilar som behövs. Och närheten till Högbytorp, skulle vid trafikplats Bro, möjliggöra att enklare än vid trafikplats Kockbacka etablera en fordonsgasanläggning. För att etablera en fordonsgasanläggning vid trafikplats Kockbacka krävs transporter av fordonsgasen, transporter som vi slipper om gasen kan tas direkt från Högbytorp. En laddningsstation, av människor och fordon, vid trafikplats Bro vore därför bättre ur flera aspekter än att etablera motsvarande station vid Kockbacka.
- Serviceanläggningen skulle i förslag trafikplats Bro kunna vara snarlik det i samrådet beskrivna vid trafikplats Kockbacka och exempelvis bestå av:
- Mindre restaurang (snabbmat), med möjlighet att äta såväl inom- som utomhus
  - Butik (för biltillbehör, tidningar, enklare mat o.dyl.)
  - Möjlighet till biltvätt
  - Parkering och bord för att kunna äta utomhus (rastplats)
  - Laddstolpar för elbilar vid restaurang respektive vid butik/rastplats
  - Tankställe för fordonsgas (konverterad gas från Högbytorp)
  - Även etanol och fossilfri diesel kan tänkas erbjudas
  - Informationsskylt om Upplands-Bro kommun
- Men däremot ska inte serviceanläggningen innehålla tankställe för fossila bränslen. Det ska vara en station för framtiden.
- 23.6 Vid rastplatser, bensinstationer, parkeringsplatser, vägrestauranger och liknande sker dagligen nedskräpning. Det är viktigt med skräpkorgar – och möjlighet till liknande slag av insamling av

sopor som inom kort kommer etableras vid hushållen. Det ska vara enkelt att sortera sitt avfall och man ska känna igen sig i hur man sorterar sitt avfall oavsett om nu avfallet uppstår vid hemmet, eller som i detta fall vid serviceanläggningen. Detta förutsätter givetvis att hushållssortering i Upplands-Bro kommun görs på likartat sätt som i andra kommuner så att alla som bor i Sverige kan känna igen sig hur man gör även när man ska lämna ifrån sig avfallet vid serviceanläggningen i Bro.

- 23.7 Nu finns det redan ett tankställe för fordonsgas i Högbytorp, men ytterligare ett tankställe alldeles vid E18 skulle göra det möjligt att sälja mer lokalt producerad gas till fler – ett tankställe vid E18 blir mer synlig och mer tillgänglig än det nuvarande tankstället inne på Högbytorpsanläggningen som fortsatt t.ex. kan användas av fordon på väg till/från Högbytorp. Genom att skapa förutsättningarna för en fossilfri serviceanläggning kommer Upplands-Bro kommun bidra till klimatlagens mål inför 2030.

#### **Kommentar**

- 23.1 *Drivmedelsstationen är tänkt att erbjuda såväl fossila som fossilfria bränslen. Laddstolpar för elfordon har inte utretts specifikt men detaljplanen förhindrar inte detta.*
- 23.2 *Se kommentar till punkten 1.5 gällande strandskydd.*
- 23.3 *Se kommentar till punkten 15.1 gällande alternativa lokaliseringar.*
- 23.4 *Se kommentar till punkten 15.1 gällande alternativa lokaliseringar.*
- 23.5 *Se kommentar till punkterna 23.1 och 15.1.*
- 23.6 *Se kommentar till punkten 4.17 gällande nedskräpning.*
- 23.7 *Se kommentar till punkterna 15.1, 22.1 och 23.1.*

#### **24 Privatperson 4 inkom 2019-09-06**

- 24.1 Jag skulle vilja uttrycka min starkaste motvilja mot att kommunen exploaterar vid ett naturreservat för att bygga en drivmedelsstation och en skräpmatsrestaurang. Det naturliga stället för en placering är avfarten vid Willys - där skulle både mack och restaurang passa in och ge synergieffekt med befintlig parkering och affärer. Snabbmatsrestaurangen blir där tillgänglig både för brobor utan bil samt genomresande.
- 24.2 Att exploatera vid ett naturreservat känns otroligt omodernt och ej framåtblickande. För oss som njuter av naturreservatet redan nu kommer tillvaron att förpestras av sopor, tomburkar m.m. från denna snabbmatsetablering. Ett troligt scenario på sommaren är att människor köper sin snabbmat, åker ner och äter den på ett naturskönt ställe i reservatet/vid vattnet och sen bara slänger skräpet på marken. Riskerna med bensinstation kan jag inte bedöma men det måste väl också vara en onödig risk att förlägga den vid ett naturreservat med risk för läckage som alltid finns. Med hopp om omtag och bedömning om placering vid Willysavfarten i stället.

#### **Kommentar**

- 24.1 *Se kommentar till punkten 15.1 gällande alternativa lokaliseringar.*
- 24.2 *Se kommentar till punkten 4.17 gällande nedskräpning.*

#### **25 Privatperson 5 inkom 2019-09-06**

- 25.1 Varför väljer man inte att bygga mack och snabbmatsrestaurang borta vid Willys där det redan är naturligt att man stannar för att handla? Vid Trumpetartorp, Lejondals slott och naturreservatet finns det ingen anledning att bygga. Tvärtom kommer det att bli nedskräpning

och allmänt förfulat. Tafsa inte på naturreservatet och låt omgivningarna runt Lejondals slott vara som det är.

**Kommentar**

25.1 *Se kommentar till punkten 15.1 gällande alternativa lokaliseringar.*

**26 Privatperson 6 inkom 2019-09-06**

26.1 Max till Trumpetartorp, ja tack.

**Kommentar**

26.1 *Synpunkten noteras.*

**27 Privatperson 7 inkom 2019-09-06**

27.1 Jag känner mig jättepositiv till att Max och OkQ8 etablerar sig här!

**Kommentar**

27.1 *Synpunkten noteras.*

**28 Privatperson 8 inkom 2019-09-06**

28.1 Varför bensinmack och snabbmatskedja? Hur tidsenligt är det? Hur går fördelningen till? OK och Max - var är konkurrensen? Vi kommuninnevånare förutsätter en fri konkurrenssituation och naturligtvis högst betalande för marken.

28.2 Men det viktigaste; Se till att planera in en väganslutning från det nya Logistikområdet i Brunna. Omkr. 40% av trafiken ska/kommer från väster, dvs avlasta Brunna Tpl med denna plan. Planera för en parallellväg utmed E18 till denna Tpl. Håll i huvudet att underlåta att göra det nu.

**Kommentar**

28.1 *Se kommentar till punkten 22.1. All mark inom planområdet är i privat ägo.*

28.2 *Se kommentar till punkten 22.1. Att utreda och planlägga för en väganslutning från Brunna till Kockbacka trafikplats ligger inte inom ramen för aktuellt planuppdrag.*

**29 Privatperson 9 inkom 2019-09-06**

29.1 Jag vill gärna ha en snabbmatsrestaurang i Bro men absolut inte vid den föreslagna platsen. Kring dessa restauranger blir det väldigt skräpigt och då denna ligger nära en badstrand och naturområdet Lejondal så kommer området bli nedskräpat då folk har en förmåga att bara kasta ut påsarna med sopor genom bilfönstret. Området är direkt olämpligt för detta. Det är mycket bättre att lägga restaurangen och bensinstation vid Fliesbergshuset där det redan är en handelsplats och mer naturligt att köpa med sig snabbmaten därifrån. Det finns gott om yta där jämfört med Lejondalsområdet samt att naturen inte är lika känslig som risken för att sopor sprids i ett naturreservat är i Lejondal. Jag tror att etablering i närheten av Lejondal kommer bli ett misstag och att naturen kommer påverkas mycket negativt. Därmed protesterar jag mot anläggning av detta.

**Kommentar**

29.1 *Se kommentar till punkten 4.17 gällande nedskräpning och punkten 15.1 gällande alternativa lokaliseringar.*



**30 Privatperson 10 inkom 2019-09-07**

Anser att snabbmatstället bör utgå ur planeringen av följande skäl:

- 30.1 Tillhandahållande av snabbmat rimmar etiskt illa med en entré till ett naturreservat som ju står för främjandet av folkhälsan.
- 30.2 Håbo kommun planerar att bygga ett snabbmatställe vid östra motorvägsavfarten till Bålsta. Detta gör att närheten dem emellan är en för mycket. Fullständigt onödigt att ta orörd natur i anspråk för skräpmatservering.

**Kommentar**

- 30.1 *Se kommentar till punkten 15.1 gällande alternativa lokaliseringar och 22.1 gällande planuppdraget.*
- 30.2 *Se kommentar till punkten 15.1 gällande alternativa lokaliseringar, punkten 1.4 och 1.5 gällande naturvärden och behov av eventuell omarbetning av förslaget m.a.a. strandskydd.*

**31 Privatperson 11 inkom 2019-09-09**

- 31.1 Bensinmack, biltvätt, matförsäljning m.m. platsar inte i/vid ett naturreservat och behövs inte heller. Det medför buller och nedskräpning. Vem håller rent? Tänk på naturen. Personer som söker sig till ett naturreservat behöver inte bensinmack och mat. De har "matsäck med sig och bilen är tankad" om man nu inte går/cyklar dit. De vill uppleva den ostörda naturen för rekreation.
- 31.2 Strandskyddet: För att projektet ska gå igenom måste strandskyddet ändras. Och vilka följer medför inte detta! Mälarens stränder har tagits i anspråk för byggen. Är det dags för Lejondalsjöns stränder nu?

**Kommentar**

- 31.1 *Se kommentar till punkten 22.1 gällande planuppdraget.*
- 31.2 *Se även kommentar till punkten 1.5 gällande strandskydd. Efter upphävande av strandskyddet enligt planförslaget återstår fortsatt 240 meter strandskydd mellan planområdet och Lejondalssjön.*

**32 Privatperson 12 inkom 2019-09-11**

- 32.1 Låter som en usel idé att bygga bensinstation och snabbmatsrestaurang där ni föreslår. Behovet är minimalt. Finns allt det där i Kallhäll och i Bålsta och i Ekolsund för de som åker förbi. Området är naturskönt och lämpar sig bättre för rekreation. Gång och cykelväg är däremot bra.

**Kommentar**

- 32.1 *Se kommentar till punkten 22.1 gällande planuppdraget.*

## Resultat av samrådet

### Nya och reviderade utredningar

Efter samrådet har följande utredningar reviderats eller tillkommit:

- Dagvatten komplettering, Tyréns, 2021-06-01
- Riskbedömning, Carlens Brand & Risk AB, 2019-11-19
- Risk PM – närhet till kraftledning, Carlens Brand & Risk, 2022-04-08
- Naturvärdesinventering Trumpetartorp, Ekologigruppen, 2019-12-09
- PM ang. strandskydd, Fröberg & Lundholm Advokatbyrå, 2021-05-06
- Lokaliseringsbedömning ang. parkering (strandskydd), 1M Etablering AB, 2022-04-19

### Föreslagna ändringar och fortsatt process

Enheten sammanfattande bedömning är att planförslaget behöver bearbetas ytterligare, huvudsakligen avseende motiv för upphävande av strandskydd och studera alternativ lokalisering längre västerut, människors säkerhet, föreslagna skyddsåtgärder enligt MKB samt invänta nödvändig förprojektering innan beslut tas om granskning. I övrigt bedömer enheten att de inkomna synpunkterna som berör annat än ovan nämnda sakområden kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet.

## Underlagsmaterial

- Kopior av inkomna synpunkter under samrådet.

Materialen går att beställa från kommunens plan- och markenhet.

Upprättad 2024-10-23 av

Plan- och markenheten

Jessica Hanna

TF chef plan- och  
markenheten

Karin Tibbelin

Planarkitekt  
Konsult

Lena Aldenhed

Projektledare  
Exploateringsingenjör