



Datum	Vår beteckning
2022-05-04	KS 20/0769

Samrådsredogörelse planprogram för centrala Bro  
Centrala Bro  
Upplands-Bro kommun

## Innehållsförteckning

<b>Bakgrund</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>2</b>
<b>Inkomna synpunkter med kommentarer</b> .....	<b>3</b>
Myndigheter .....	4
Kommunala nämnder .....	8
Övriga remissinstanser .....	10
Fastighetsägare .....	15
<b>Resultat av samrådet</b> .....	<b>22</b>
<b>Underlagsmaterial</b> .....	<b>22</b>

## Bakgrund

Samhällsbyggnadsutskottet gav den 2020-12-02 § 61 samhällsbyggnadschefen i uppdrag att ta fram förslag till detaljplaneprogram för centrala Bro.

## Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planprogrammet är att tydliggöra strategisk viljeinriktning för kommande detaljplanearbete och därmed ta strategiska styrdokument såsom ÖP (2010), FÖP Bro (granskning) samt PM Projektdirektiv Omdaning Bro (KS 21/0226) ytterligare ett steg närmare ett genomförande. Det är därför av största vikt att planprogrammet i ett tidigt skede möjliggör potentialen att bredda kommunens beslutsunderlag genom delaktighet där intressenters och berörda parter erfarenheter och synpunkter tillvaratas. Intressenter ska ges möjlighet till både insyn och påverkan. Vid arbetet med programmet ska samråd genomföras i linje med det delaktighetsarbete som pågår inom kommunen, samt följa de regler som gäller för detaljplanearbete enligt Plan- och Bygglagen.

## Hur samrådet har bedrivits

Kommunstyrelsen beslutade den 27 oktober 2021 § 138 att sända ut förslag till planprogram för centrala Bro, på samråd enligt reglerna i plan- och bygglagen 5 kap 11 §.

Förslaget till planprogrammet var under tiden 20211206 – 20220131 utsänt för samråd och skickades till berörda fastighetsägare samt myndigheter med mera enligt remisslista. Under remisstiden var förslaget till planprogram utställt i kommunhuset på i Kungsängens centrum och i Brohuset samt på kommunens webbplats.

Informationsmöte hölls den 19 januari i kommunhuset samt digitalt. Cirka 20 personer deltog.

Flera av remissinstanserna och de inkomna synpunkterna är positiva till planprogrammets syfte och inriktning till den föreslagna utvecklingen av Bro tätort och visionen om en hållbar småstad. Det har framförts flera synpunkter avseende planingsförutsättningar som behöver förtydligas och fördjupas. Bland annat har det påpekats att trafikförutsättningar och miljö kvalitetsnormer för flera områden behöver tydliggöras.

De fördjupade utredningarna inklusive trafikförutsättningar kommer studeras i detaljplaneskedet.

## Inkomna synpunkter, lista

Med anledning av förslaget till detaljplan har 32 synpunkter inkommit till kommunen. Av dessa inkom 8 synpunkter efter samrådsperiodens slut. Sena synpunkter behandlas på samma sätt som de synpunkter som inkommit under remisstiden.

Skrivelsen är numrerade i följande ordning:

### Myndigheter

1	Region Stockholm	inkom 2022-03-02
2	Lantmäteriet	inkom 2022-01-25
3	Länsstyrelsen Uppsala län	inkom 2022-01-31
4	Länsstyrelsen Stockholm	inkom 2022-03-10
5	Trafikverket	inkom 2022-02-28

### Kommunala nämnder

6	Tekniska nämnden	inkom 2022-03-11
7	Bygg- och miljönämnden - Bygglovsavdelningen	inkom 2022-02-01

8 Bygg- och miljönämnden - Miljö- och livsmedelsavdelningen inkom 2022-02-01

9 Kultur-och fritidsnämnden inkom 2022-02-01

#### Övriga remissinstanser

10 Hyresgästföreningen inkom 2022-01-31

11 Käppalaförbundet inkom 2022-02-02

12 Brandkåren i Attunda inkom 2022-01-25

13 Bro-Lossa Hembygdsförening inkom 2022-01-20

14 E.ON Energidistribution AB inkom 2022-01-17

15 Skanova inkom 2022-01-12

16 Håbo kommun inkom 2022-01-31

17 LVF inkom 2022-01-24

18 Vattenfall Eldistribution inkom 2021-12-06

19 Skogsstyrelsen inkom 2022-01-18

20 Energimyndigheten inkom 2021-12-27

21 Sjöfartsverket inkom 2022-01-04

22 Svenska Kraftnät inkom 2022-01-03

23 Swedavia inkom 2022-01-31

#### Fastighetsägare

24 Fastighetsägare 1 inkom 2022-01-25

25 Fastighetsägare 2 inkom 2022-01-30

26 Fastighetsägare 3 inkom 2022-01-05

27 Fastighetsägare 4 inkom 2022-01-31

28 Fastighetsägare 5 inkom 2022-01-31

29 Fastighetsägare 6 inkom 2022-01-31

30 Fastighetsägare 7 inkom 2022-01-31

31 Fastighetsägare 8 inkom 2022-01-31

32 Fastighetsägare 9-18 gemensamt inkom 2022-01-31

## Inkomna synpunkter med kommentarer

I det följande kommenteras synpunkter på förslag till planprogram för centrala Bro. Synpunkter som inte innebär särskilda överväganden med avseende på planprogrammets 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 kommunens kommentarer.

## Myndigheter

### 1 Region Stockholm inkom 2022-03-02

- 1.1 Region Stockholm har svårt att bedöma planprogrammet i relation tillkommande bostäder och arbetsplatser.
- 1.2 Region Stockholm anser att det är otydligt hur planprogrammet fördjupar och förtydligar eller skiljer sig från FÖP Bro 2040 (granskningsförslag) och de förstudier med flera styrdokument och beslut för Bros utveckling som tagits fram. Det gäller för såväl ställningstaganden som planeringsinriktningar samt hur planprogrammet förhåller sig till de synpunkter som framförts under granskningsskedet av FÖP Bro 2040. FÖP Bro 2040 har inte antagits och utgör därför formellt ännu inte en ändring av ÖP 2010 respektive FÖP 2016. Det finns därför inte heller något granskningsutlåtande att ta del av.
- 1.3 Planprogrammet redovisar, utöver visionsbilder och en integrationsanalys, inte några mer konkreta fysiska och rumsliga riktlinjer eller ställningstaganden för själva markanvändningen. I FÖP Bro 2040 (granskningsförslag) och planprogrammet anges att förtätning längs huvudstråken inte ska begränsa framkomlighet för till exempel busstrafik och att hinder för lantbruksfordon ska undvikas. Planprogrammet lägger inte fram några förslag på hur detta kan eller ska lösas i form av principutformning och standard.
- 1.4 Det har inte förtydligats var och hur många bostäder och arbetsplatser som tillkommer på olika platser. Region Stockholm anser att detta behöver förtydligas i planprogrammet, inför framtagandet av detaljplaner och för att komma ytterligare ett steg närmare ett genomförande.
- 1.5 Region Stockholm bedömer att de fördjupade utredningar, som föreslås tas fram i samband med detaljplanearbetet, åtminstone i översiktlig skala, hade kunnat förtydliga planprogrammets inriktningar. Det skulle också underlätta att frågor rörande gestaltning, volymer, genomförbarhet, bedömning av risker med mera hanteras utifrån ett helhetsperspektiv. Exempelvis hade volymstudier och principskisser med breddmått hjälp till med detta.
- 1.6 Planprogrammet ger inga svar på hur förtätningen ska rymmas, utan att äventyra de krav som finns på ytor och avstånd för såväl friytor och teknisk försörjning som för att upprätthålla god tillgänglighet för olika typer av fordon och transporter.
- 1.7 Planprogrammet behandlar inte hur Enköpingsvägens utformning i de centrala delarna förhåller sig till Enköpingsvägens fortsatta sträckning i angränsande planuppdrag för Södra Finnska.
- 1.8 Region Stockholm vill informera om den nya regionala cykelplanen som finns framtagen och som antogs av regionfullmäktige i november 2021. Den kan vara till användning i den fortsatta planeringen, särskilt för att säkerställa regional standard enligt rekommenderade utformnings principer på det regionala cykelstråket som går längs Enköpingsvägen genom centrala Bro och som förbinder kommunen med Håbo kommun i väster respektive Järfälla med flera kommuner i öster och även vidare in mot den centrala regionkärnan. För att underlätta genomförandet av cykelplanen har dokumentet Vägledning för genomförande av regional cykelplan tagits fram.
- 1.9 Region Stockholm anser att direktivet ”Att överbrygga fysiska barriärer såsom Enköpingsvägen genom omvandling med inriktning småstadsgata med kantstensparkering och utrymme för fotgängare och cyklist, samt förtätning med ny bebyggelse längs med vägen” inte är tydlig om vad detta konkret betyder för kollektivtrafiken. Regionen bedömer att det finns en risk att direktivet kan medföra negativa konsekvenser för kollektivtrafiken och därför bör utredas vidare.

- 1.10 Eftersom Köpmanvägen har begränsat utrymme redan idag efterfrågar regionen därför att planprogrammet kompletteras med måttsatta principskisser för de gaturum där kollektivtrafik är tänkt att bedrivas i ett framtida Bro.
- 1.11 Att integrera flera olika funktioner i stadsrummet såsom; aktiva mötesplatser, blandade boendeformer, kommersiella lokaler, handel/service, arbetsplatser och integrerat gaturum för såväl fotgängare, cyklister, bilister och kollektivtrafik kan också få begränsande konsekvenser för kollektivtrafiken utveckling och behöver därför utredas vidare innan regionen kan göra en konsekvensbedömning för busstrafiken.
- 1.12 Regionen anser att en utredning av befintlig och framtida busstrafik ska utredas i planprogramsskedet eftersom detta ger bättre förutsättning för kommande detaljplaner.
- 1.13 Regionen stödjer viljan till att utreda busstrafik i befintligt och omgestaltat gatunät som det identifierats under Fördjupade utredningar i samband med detaljplanearbete. I detta utredningsarbete bör Region Stockholms trafikförvaltning delta.
- 1.14 Det är viktigt att förtätning och andra åtgärder i stads- och gaturum inte begränsar framkomlighet för kollektivtrafiken att bedrivas utifrån de riktlinjer som Region Stockholm utgår ifrån i sin planering av kollektivtrafik.
- 1.15 Det behövs måttsatta principsektioner för gaturummen för att planprogrammet ska formulera direktiv som kommande detaljplaner kan förhålla sig till i kommande planeringsskeden. Region Stockholm anser att det är oklart om markytorna för det som kommunen vill åstadkomma finns tillgängliga.
- 1.16 Köpmanvägen är exempelvis redan idag smal och lever inte upp till regionens riktlinjer för utformning av infrastruktur som berör buss. Om utökad busstrafik ska trafikera vägen ska regionens riktlinje RiGata-Buss följas för att säkerställa att detta är möjligt. Det betyder att vägen bör breddas.
- 1.17 Framkomligheten är viktig på alla vägar som regionen bedriver busstrafik på. Regionen vill också framlyfta att norra delen av Ginnlögs väg planeras att ha busstrafik. Regionen tillämpar riktlinjer i sin planering av kollektivtrafiken, för framkomlighet för buss är det RiGata-Buss. Regionen vill upplysa kommunen att denna riktlinje är uppdaterad och finns att tillgå på regionens hemsida.
- 1.18 Busstrafik genererar buller och vibrationer som kommande planering behöver ta höjd för. Regionen har riktlinjer för störningar och buller som ska efterlevas i kommande detaljplanering. Även riktlinjer för säkra passager och övergångar finns att tillgå på regionens hemsida.

### **Kommentar**

*Kommunen instämmer med Region Stockholm att det hade varit önskvärt att fördjupade utredningar från FÖP Bro till planprogrammet hade utförts. De fördjupade utredningarna kommer ske i detaljplaneskedet. Förutsättningar för busstrafiken kommer studeras i samråd med Regionen och Trafikverket.*

## **2 Lantmäteriet inkom 2022-01-25**

Vid genomgång av handlingarna till förslaget till planprogram har Lantmäteriet inte funnit anledning till synpunkt.

### **Kommentar**

*Tack för yttrandet*

### 3 Länsstyrelsen Uppsala län inkom 2022-01-31

Länsstyrelsen i Uppsala län avstår från att lämna synpunkter på samrådsförslaget till planprogram för centrala Bro, i Upplands-Bro kommun.

### 4 Länsstyrelsen Stockholm inkom 2022-03-10

- 4.1 Länsstyrelsen anser det är positivt att kommunen vill utveckla centrala Bro och att kommunen vill överbygga fysiska barriärer. Det är också bra att kommunen anser att sociala aspekter behöver beaktas, så som barnperspektivet och trygghetsperspektivet. Dock saknas underlag kring flera viktiga planeringsförutsättningar. Länsstyrelsen kan därför inte på nuvarande underlag avgöra lämpligheten med planprogrammet utifrån Länsstyrelsens prövningsgrunder. Länsstyrelsen anser dock att vissa frågor är särskilt viktigt att beakta till inför kommande detaljplanarbeten, vilka framförs i yttrandet.
- 4.2 Inför kommande detaljplanering behöver kommunen särskilt miljö kvalitetsnormer för vatten, buller, luftkvalitet, förorenade områden, transporter med farligt gods, översvänningsrisk och geoteknik. Länsstyrelsen har, i detta skede, lämnat synpunkter på de områden som Länsstyrelsen senare har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL vid detaljplaneskedet och som inte har redovisats i planprogrammet.
- 4.3 Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Dock så framgår det i den genomförda undersökningen att det inte går att utesluta risk för betydande miljöpåverkan i kommande skede med detaljplanering, beroende på hur planförslaget konkretiseras samt hur identifierade miljörisiker beaktas. Länsstyrelsen instämmer med undersökningens slutsatser, och bedömer att en betydande miljöpåverkan inte går att utesluta.

#### **Kommentar**

*Kommunen instämmer med Länsstyrelsen Stockholm att det hade varit önskvärt att fördjupade utredningar som Länsstyrelsen anger hade utförts i planprogrammet. De fördjupade utredningarna kommer ske i detaljplaneskedet.*

### 5 Trafikverket inkom 2022-02-28

- 5.1 Planprogrammet redovisar inte hur attraktiviteten för befintliga och tillkommande bostäder kan stärkas till Bro station på ett betydande sätt. Kommunen behöver konkretisera planprogrammet genom att redovisa vilka detaljplaner som planeras att starta till följd av planprogrammet, samt redovisa ungefär hur många nya bostäder som planeras inom ramen för planprogrammet för centrala Bro.
- 5.2 Trafikverket ser att planprogrammet bör utökas söder om Köpmanvägen för att omfatta gatuvägnätet ner till Bro station. Det behövs eftersom det ser ut att vara låg integration i slutet av Köpmanvägen ner till stationen. Även fler gator runt omkring stationen har låg integration.
- 5.3 Enligt målpunktsanalys/integrationsanalys förstärks vissa lokala vissa gator ner till Bro station, genom åtgärder. Dock kvarstår ett par viktiga sträckor att åtgärda som fortsatt visar lägre integration och attraktivitet (se figur 1, inringat i gult streck). Det är viktigt att åtgärda även dessa länkar och tydliggöra hur de ska hanteras för att få till enklaste och genaste vägen till stationen” samt tydliggöra alternativa vägar för andra målpunkter än Bro centrum till

stationen. Detta så att det skapas attraktiva och utvecklade stråk för gående och cyklister i centrala Bro.

- 5.4 Trafikverket saknar kopplingar till Bro IP, Kockbacka gårde/skola, Trädgårdsstaden och de kopplingar som visas söder om järnvägen, som fortsatt har låg integration.
- 5.5 Kommunen behöver tydliggöra vilka fördjupade utredningar som planeras inom ramen för planprogrammets fortsatta granskningsskede.
- 5.6 Trafikverket förespråkar att det inom ramen för planprogrammet tas fram ”Riskutredning för Enköpingsvägen”, där kommunen hanterar transporter av farligt gods/tung trafik och alternativa vägar.
- 5.7 Genom omdaning av Enköpingsvägen försämras framkomlighet för motortrafik. Trafikverket ser därför att kommunen behöver redovisa och lokalisera alternativt lokalt vägnät, som ska hantera den lokala trafiken, på ett gent och bra sätt.
- 5.8 Trafikverket förespråkar också att en gång- och cykelutredning tas fram som underlag, som redovisar/illustrerar befintliga gång-cykelvägar och framtida åtgärder till och från dagens och framtidens målpunkter runt omkring Bro.
- 5.9 Kommunen behöver redovisa och föra ett resonemang kring planprogrammets påverkan på trafiken. Planprogrammets påverkan kan med fördel ingå i kommunens sammanvägda trafikanalys (övergripande trafikanalys för hela kommunen) som Trafikverket inväntar inom ramen för FÖP Kungsängen. Enköpingsvägen avses omdanas från en genomfartsled till småstadsgata med förtätning längs med vägen som binder samman Bros olika delar.
- 5.10 Trafikverket noterar att genom att omvandla Enköpingsvägen till stadsgata/ småstadsgata försämras framkomligheten för den lokala motortrafiken på sträckan.
- 5.11 Trafikverket framhåller att det är viktigt att den lokala trafiken i Bro med omnejd hanteras på det lokala vägnätet och att lokalt vägnät fortsatt har god funktion. E18 kommer i framtiden vara hårt belastad i rusning och bör nyttjas främst av nationell och regional trafik. Med en allt för dålig framkomlighet kommer trafik omfördelas till E18. Trafikverket anser därför att planprogrammet behöver förtydliga vilket/vilka lokala vägar som ska ta över lokaltrafiken som får försämrad framkomlighet på Enköpingsvägen. I FÖP Bro föreslås nya vägar med strategisk koppling öst-väst som kan möjliggöra avlastning längs Enköpingsvägen. Avses dessa användas och vad får de för följder? En annan möjlig lokalväg är Ginnlögs väg. Anser kommunen att denna är alternativ väg istället för Enköpingsvägen genom Bro centrum?
- 5.12 Kommunen behöver utveckla frågan om hantering av farligt gods användning på Enköpingsvägen och huruvida en annan del av det lokala vägnätet behöver ta över denna trafik i framtiden.
- 5.13 Idag saknas omledningsvägnät för E18 förbi Bro. Detta är något Trafikverket och kommunen kan föra dialog om framöver.
- 5.14 Kommunen behöver tydliggöra hur busstrafiken påverkas av föreslagen förtätning och omdaning av Enköpingsvägen samt säkerhetsställa att busstrafiken fortsatt har god framkomlighet till viktiga målpunkter så som t ex Bro station.
- 5.15 Det är viktigt att en förtätad version av Enköpingsvägen genom Bro tar hänsyn till att cykelstråket fortfarande kommer vara prioriterat för cykelpendling, och dimensionerar utrymmet för cyklister efter de cykelflöden kommunen önskar se i framtiden. Om en småstadskaraktär är efterfrågad kan det vara önskvärt att tidigt planera lösningar för att minimera konflikter mellan gående och cyklister. Om dessa behov omhändertas förbättras både tillgängligheten och förutsättningarna för framtida cykling på sträckan.

- 5.16 Det är bra att möjligheterna att cykla mellan centrum och stationen längsmed Köpmanvägens norra sträcka förstärks. Däremot är det inte den genaste lösningen för alla cyklister till stationen. Cyklister som kommer mot stationen från andra håll än från centrum kan tänkas gena och ta Stationsvägen eller Härnevi skolväg, delvis i blandtrafik, istället. Där kan det vara önskvärt att förbättra nuvarande cykelinfrastruktur för att förstärka kopplingarna mellan stationen och det utpekade regionala Bålstastråket och Kungsängens

#### **Kommentar**

*Kommunen instämmer med Trafikverket att det hade varit önskvärt att fördjupade utredningar från FÖP Bro till planprogrammet hade utförts. De fördjupade utredningarna kommer ske i detaljplaneskedet och inte vidare i planprogrammet.*

### Kommunala nämnder

#### **6 Tekniska nämnden inkom 2022-03-11**

- 6.1 Inriktningen i detaljplaneprogrammet kommer att innebära en ökad trafikmängd inom planområdet. Tekniska nämnden anser därför att det är viktigt att i det fortsatta arbetet se över trafiksituationen för samtliga trafikslag såsom oskyddade trafikanter, tunga fordon samt kollektivtrafik. Det måste göras en trafikutredning som innefattar anslutande vägar samt även alla korsningspunkter som kommer att påverkas av den ökade trafikmängden.
- 6.2 Tekniska nämnden anser att det måste göras en utredning avseende ökade bullernivåer och ökade avgasutsläpp för omgivande bebyggelse på grund av det ökade trafikarbetet.
- 6.3 Enligt detaljplaneprogrammet behöver en del av den befintliga parkeringen tas i anspråk för bostadsbebyggelse. Till det tillkommer ett ökat behov av parkering för nya bostäder, service samt arbetsplatser. Tekniska nämnden anser att det inför detaljplanearbete är ytterst viktigt att utreda hur parkeringssituationen kan lösas för alla intressenter.
- 6.4 Tekniska nämnden ser inget hinder för att planprogrammet ska kunna genomföras när det gäller vatten och avlopp. En fortsatt planering av dagvattenhantering samt inkoppling till kommunalt vatten och avlopp ska ske i samråd med kommunens tekniska avdelning.
- 6.5 Tekniska nämnden är mycket positiv till att avfallsutrymmen ska dimensioneras så att så kallad fastighetsnära källsortering kan ske inom planområdet. Det är viktigt att avfallshanteringen synliggörs tidigt i planprocessen för att uppfylla arbetsmiljö och framkomlighetskrav för hämtningsfordon och hämtningspersonal.
- 6.6 Tekniska nämnden vill att det finns en del i planbeskrivningen som tydligt beskriver tillkommande ytor som kommer att driftas och underhållas av kommunen i framtiden som en effekt av planen.

#### **Kommentar**

*Fördjupade utredningar avseende trafik, parkering och buller kommer utföras i detaljplanearbetet. Samråd avseende tekniska lösningar kommer ske med Tekniska avdelningen.*

#### **7 Bygg- och miljönämnden - Bygglövsavdelningen inkom 2022-02-01**

- 7.1 Bygglövsavdelningen gör bedömningen att bebyggelseantikvarisk utredning ska läggas till de utredningar som planeras i planprocesserna. Detta för att säkerställa att ny och gammal arkitektur samspekar och förstärker varandra.



- 7.2 Det är viktigt att kommande detaljplaner blir detaljstyrande i gestaltning och volym så att det är tydligt vad som förväntas av berörda parter i bygglovs- och byggprocessen.
- 7.3 Planer gällande ombyggnation av rondell till fyrvägskorsning kan vara i tidigaste laget i ett planprogram, även om det kan finnas en god och funktionell idé med åtgärden.
- 7.4 Barnkonsekvensanalys bör finnas med i planerade fördjupade analyser i kommande detaljplaneprocesser.

#### **Kommentar**

*Synpunkt om bebyggelseantikvarisk utredning och barnkonsekvensanalys noteras. Ett gestaltungsprogram kommer tas fram i detaljplanearbetet.*

### **8 Bygg- och miljönämnden - Miljö- och livsmedelsavdelningen inkom 2022-02-01**

- 8.1 På sida 10 i ”Planprogram för centrala Bro” anges att förtätning planeras runt en tungt trafikerad väg (Enköpingsvägen). Miljö- och livsmedelsenheten bedömer att en undersökning av luftföroreningar kan vara bra samt att en Bullerutredning bör göras för att säkerställa att olägenhet för människors hälsa inte uppstår.
- 8.2 På sida 17 och 20 i ”Undersökning av betydande miljöpåverkan” anges att möjligheten att öka inslag av grönska i området finns samt att tätt bebyggda miljöer riskerar att ge områden med höga temperaturer i samband med värmeböljor, vilket kan orsaka hälsoproblem. Miljö- och livsmedelsenheten bedömer att det är viktigt att se till att man tar in grönska för att mildra effekten av ett varmare klimat och minska risken för hälsorelaterade problem till följd av värme. Detta behöver beaktas i det fortsatta arbetet.
- 8.3 På sida 14 i ”Undersökning av betydande miljöpåverkan” anges att Enköpingsvägen idag har karaktären av en genomfartsgata med risk för störning på omgivningen i form av buller, luftkvalitet och olycksrisker. Miljö- och livsmedelsenheten bedömer att det är viktigt att en bullerstudie görs i och med att förtätning ska ske runt Enköpingsvägen.
- 8.4 På sida 16 i ”Undersökning av betydande miljöpåverkan” anges att vid förtätning av stadsmiljöer finns risk för ökade luftföroreningshalter i ett allt trängre gaturum där luftföroreningar riskerar att bli stående. Dock anges det vidare att platsen bedöms i stort inte vara av den karaktär som riskerar större problem, men kan behöva beaktas vid utformning av bebyggelse och gaturum. Småstaden ger samtidigt möjlighet att premiera mer hållbara transporter som ger mindre påverkan på luft. Miljö- och livsmedelsenheten bedömer att det är viktigt att risken för luftföroreningar vid förtätning beaktas vid detaljplanering. Det är inte säkert att transporterna som används är av det slag att de ger mindre påverkan på luft.

#### **Kommentar**

*Bullerutredningar kommer att genomföras i detaljplaneskedet. Planprogrammet syftar till att trafiken på Enköpingsvägen ska minska.*

### **9 Kultur-och fritidsnämnden inkom 2022-02-01**

- 9.1 Det är viktigt att tidigt planera och hitta en balans mellan ny bebyggelse och bevarande/ anläggandet av nya grönområde. En alltför hård förtätning riskerar att bygga bort för många grönytor som redan idag kan fungera som naturliga mötesplatser. I centrala Bro ska det finnas ytor som lockar barn, unga och vuxna att vistas utomhus, vilket bidrar till ökad trygghet och trivsel.

- 9.2 Det är förtjänstfullt att eftersträva en utveckling som harmoniserar och tar hänsyn till de särskilda förutsättningarna som redan finns. Detta är särskilt viktigt att beakta i området längst Köpmanvägen.
- 9.3 En önskad åtgärd är att framtida vägar anpassas till befintligt vägnät. Inom karaktärsområdet Bro stationssamhälle, där gatunätet är helt oregelbundet och till stor del oförändrat sedan tidigt 1900-tal, bör t.ex. inte det befintliga huvudsakliga gatunätet ändras vid ändringar och kompletteringar.
- 9.4 Befintliga miljöskapande byggnader med olika tidsringar längst Köpmanvägen kan såväl lyftas fram. På så vis kan befintliga strukturer bli en tillgång i en framtida utveckling för att nå visionen om småskalighet och småstadskaraktär.
- 9.5 Samtidigt som framtiden ska präglas av småskalighet och småstad så bör den framtida utvecklingen av centrala Bro även reflektera en framtidsanda och innovationskraft för en hållbar småstad i framkant.
- 9.6 Planprogrammet bör tydligare uppmuntra innovation och nyfikenhet på nya lösningar som kan vara till nytta för invånarna i det framtida Bro, men även i hela Upplands-Bro kommun.
- 9.7 En viktig aspekt i den framtida utvecklingen av centrala Bro är en stärkt orienterbarhet. Idag kan Bro upplevas som svårorienterat och orienterbarheten inom centrala Bro och kopplingen till Mälaren är ej självklar. Viktigt därför att i den framtida planeringen beakta detta.
- 9.8 Kultur- och fritidskontoret ser gärna att kopplingen mellan centrala Bro och Mälaren stärks. Detta gäller även besöksmål utanför Bro som t.ex. Kvistaberg, Fiskartorpet och Lejondals naturreservat som är eller kan bli attraktiva besöksmål. Bro IP och aktivitetsområdet i Råbyskogen är andra målpunkter utanför själva området för planprogrammet där tydlig orienterbarhet och starka kopplingar är viktiga.
- 9.9 Viktigt att trafiksäkerheten inte försämras i framtidens utveckling av Bro. En förtätning som resulterar i att centrala grönytor som idag används som lekytor tas i anspråk kan dock få en negativ påverkan utifrån barnperspektivet.

### **Kommentar**

*Synpunkterna är noterade och beaktas i detaljplanearbetet. Trafiksäkerheten kommer vara viktig och gatunätet anpassas till behov och säkerhet med beaktande av omgivningen.*

### Övriga remissinstanser

#### **10 Hyresgästföreningen inkom 2022-01-31**

- 10.1 Hyresgästföreningen anser att tillkommande flerfamiljshus ska utföras med en byggnadshöjd som inte överskrider de nuvarande husen i Bro centrum.
- 10.2 Hyresgästföreningen anser att en tredjedel av tillkommande bostäder ska utgöras av hyreslägenheter och helst med det kommunala bostadsbolaget som ägare.
- 10.3 Hyresgästföreningen ifrågasätter om det är realistiskt att lösa in och riva befintlig bebyggelse för att bygga flerfamiljshus
- 10.4 Den kommersiella servicens villkor förbättras sannolikt när det blir fler bostäder i närheten men ska inte överskattas.
- 10.5 Om parkeringsmöjligheterna försämras genom att mycket parkeringsyta försvinner till förmån för bostäder så blir det svårare för kommuninvånare längre ifrån att besöka bibliotek och simhall och den konsekvensen belyses inte i programmet.

- 10.6 Hyresgästföreningen ser att de sociala problemen ska angripas genom att efterfrågan på narkotika och olaglig andrahandsuthyrning av lägenheter och annan exploatering av människor som ska förhindras och försvåras. Detta genom sociala insatser och tidiga insatser (skola och fritid) riktade till barn och ungdomar.
- 10.7 Hyresgästföreningen ser att parallella planarbeten inte är nödvändiga och hastigheten behöver inte vara hög.

### **Kommentar**

*Bebyggelsen som planeras kommer inte direkt vara högre än den omgivande bebyggelsen. Upplåtelseformer och exploatörer kommer hanteras i ett senare skede. Rivning av befintlig bebyggelse kommer bara ske där nya byggnader bedöms tillföra nödvändiga kvalitéer. Parkeringsyta som tas i anspråk för bebyggelse kommer ersättas med andra parkeringslösningar.*

## **11 Käppalaförbundet                      inkom 2022-02-02**

- 11.1 Vi har inga invändningar mot planprogrammet.

### **Kommentar**

*Tack för yttrandet*

## **12 Brandkåren i Attunda                      inkom 2022-01-25**

- 12.1 Brandkåren Attunda ser att det kan bli problematiskt då Enköpingsvägen ska förtätas till en stadsgata. De ser att det bör utredas vilka typer av farligt gods som transporteras på Enköpingsvägen och vilken påverkan dessa transporter kan ha på den bebyggelse som planeras intill Enköpingsvägen. Enköpingsvägen är klassad som en sekundär transportled ffr farligt gods. Länsstyrelsen anser att det, för de flesta sekundära leder, behöver finnas ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 25 meter mellan vägen och markanvändning. I en del fall kommer det vara möjligt att bygga närmare än 25 meter, även om det sannolikt inte blir aktuellt med ett skyddsavstånd på mindre än 15–20 meter.
- 12.2 Inom det aktuella området finns det bensinstationer. Dessa kommer behöva tas hänsyn till vid en eventuell förtätning av områdena i närheten.
- 12.3 Brandkåren Attunda anser en skyfallsutredning bör göras för ett dimensionerade 100-års regn med klimatfaktor.
- 12.4 Brandkåren Attunda ser positivt på att planprogrammet nämner att en fördjupad utredning av geotekniska förutsättningarna ska göras i samband med detaljplanarbete.
- 12.5 Brandkåren Attunda rekommenderar att i samband med utökning av Bro också ser över eventuella riskplatser, exempelvis spårområdet. Fokus bör ligga på exempelvis begränsa tillträde till platsen eller till medel för självmord, maximera möjligheten för att någon utomstående kan ingripa, maximera möjligheten för personen att själv söka hjälp och ändra den publika bilden av platsen.
- 12.6 I samband med de planerade detaljplanarbetena rekommenderas ta fram en fördjupad utredning av räddningstjänstens förmåga inom det aktuella området där fokus bör ligga på utrymning med hjälp av räddningstjänsten, åtkomligheten för räddningstjänstens fordon och brandvattenförsörjning.

- 12.7 Brandkåren Attunda ser att det för detta planområde finns det begränsningar i möjligheterna till att utrymma med hjälp av räddningstjänstens medverkan. Detta eftersom insatstiden överstiger 10 minuter från den närmsta brandstationen med höjdfordon. Insatstiden understiger dock 10 minuter från den närmsta brandstationen med bärbar utskjutsstege samt 20 minuter till närmsta station med höjdfordon, vilket enligt Boverkets byggregler kap. 5:323 medger viss möjlighet till utrymning med hjälp av räddningstjänsten.
- 12.8 I det aktuella området finns det flera byggnader som idag är utformade med utrymning med hjälp av räddningstjänsten som alternativ utrymningsväg. Brandkåren Attunda ser att om miljön runt dessa byggnader ska ändras behöver hänsyn ta till de befintliga uppställningsplatserna för våra bärbara stegar och höjdfordon.
- 12.9 Brandkåren Attunda ser att hänsyn till åtkomligheten för räddningstjänstens fordon ska säkerställas i det fortsatta detaljplanearbetet. Avståndet mellan uppställningsplatser och angrepps vägar får inte överstiga 50 meter.
- 12.10 Brandkåren Attunda ser att om utrymning ska kunna ske med räddningstjänstens medverkan krävs särskilt utformade uppställningsplatser för räddningstjänstens höjdfordon alternativt bärbara stegar. För att klara åtkomligheten kan särskilda räddningsvägar och uppställningsplatser behöva anordnas. Detta innebär att stora hårdgjorda ytor samt tydlig skyltning kommer behöva upprättas i närheten av byggnaderna.
- 12.11 Brandkåren Attunda ser att om utifrån det som beskrivs samt illustrationsbilderna i planprogrammet, exempelvis snävt gaturum, kantstensparkeringar, trädplanteringar, linspända ljusarmaturer över gata, långt avstånd mellan gata och fasad, lekplatser etc. ser Brandkåren Attunda en problematik om de kommande detaljplanerna tillåter utrymning med hjälp av räddningstjänsten då detta kommer begränsa hur gatumiljön kan utformas med hänsyn till åtkomligheten för våra stegbilar och bärbara stegar.
- 12.12 Brandkåren Attunda har märkt att byggnader och miljön runt byggnaderna projekteras i olika projekt där kommunikationen inte alltid fungerar. Detta innebär ofta att miljön runt byggnaderna får ändras för att ge plats till uppställningsplatser för att klara utrymningen från byggnaderna. Detta resulterar i att gatumiljön inte blir som den planerades från början.
- 12.13 Om målet är att utforma gatumiljön enligt planprogrammet rekommenderar Brandkåren Attunda att man begränsar möjligheten till utrymning med hjälp av räddningstjänsten i de kommande detaljplanerna.
- 12.14 För att bedriva en effektiv räddningsinsats behövs tillgång till vatten. Brandkåren Attunda anser att man i projektet ska säkerställa att brandvattenförsörjning finns i tillräcklig omfattning. Mer information finns i Brandkåren Attundas riktlinjer för brandvattenförsörjning.

### **Kommentar**

*Synpunkterna kommer beaktas till detaljplanearbetet och fördjupade utredningar kommer ske i detaljplaneskedet.*

## **13 Bro-Lossa Hembygdsförening inkom 2022-01-20**

- 13.1 Bro-Lossa Hembygdsförening ser att de tankar om Bro som ”småstad” känns främmande och saknar förankring i den historiska kontexten.
- 13.2 För att uppnå våra idéer krävs att samhällets olika områden knyts ihop med hjälp av vägar, cykelbanor och gångstråk, det måste vara möjligt att förflytta sig mellan bostad och olika verksamheter utan hinder.

- 13.3 Det finns behov av att utveckla kollektivtrafiken på sådant sätt att övriga delar i kommunen kan nås på ett enkelt sätt exempelvis de olika affärscentrum som byggs.
- 13.4 Bro-Lossa Hembygdsförening ser att Bro är idag splittrat i flera olika bostadsområden där kommunikationerna mellan delarna i stor utsträckning saknas eller är dåligt utbyggda, ett flertal hinder har också uppstått i form av vägnät och järnväg. Dessa hinder bör byggas bort och ersättas med broar och viadukter för att underlätta framkomligheten. Exempelvis borde Assurs väg måste öppnas från Tegelhagen förbi Bro kyrka och ner till stationsområdet.
- 13.5 Bro centrum och stationsområdet bör utvecklas var för sig till mötesplatser med olika verksamheter, centrum blir handelsplatsen och stationsområdet blir platsen för restauranger och caféer en oas för vila och möten. De båda mötesplatserna knyts ihop via Köpmanvägen som görs om till gågata öppen för långsamgående biltrafik.
- 13.6 Gamla Enköpingsvägen borde omformas till en mindre gata med nya bostadshus på båda sidorna.
- 13.7 Hela Bro centrum borde förtätas med bostäder och möjligheter för fler näringsverksamheter och parkeringen för besökande till centrum snyggas till, torget rustas upp med planteringar och sittplatser.
- 13.8 Bro-Lossa Hembygdsförening ser att det ska finnas ett flertal lokaler för mötes- och kulturverksamhet, kanske ett Föreningarnas Hus men även ett Ungdomens hus med tillräckliga öppettider och bra verksamhet. Sådana möteslokaler kan inrymmas i de lokaler som frigörs när Broskolan flyttas.
- 13.9 Bussarnas angoringsplats bör flyttats till motsatt sida av järnvägen, i form av ett resecentrum.
- 13.10 Pendeltågsstationen bör byggas ut för att motsvara resandebehovet och hindret i form av järnvägsspår har tagits bort via broar och tunnlar.

### **Kommentar**

*Hembygdsföreningens yttranden är i många avseenden synonymt med inriktningen för den planerade utvecklingen. Bostadsområdena planeras knytas ihop, gång- och cykelvägar utvecklas. Kollektivtrafiken kommer ha en stor betydelse i ett utvecklat Bro vilket kommer studeras och planering föras tillsammans med Region Stockholm. Stationsområdet ingår inte i planområdet.*

*I planförslaget anges inte någon skarp planeringsinriktning för hur många våningar som ska tillåtas för bebyggelsen i centrala Bro. Planeringsinriktningarna för bebyggelseutveckling anger att Bros måttliga skala ska bibehållas.*

## **14 E.ON Energidistribution AB**

**inkom 2022-01-17**

- 14.1 E.ON har anläggningar inom planområdet i form av nätstationer och kabelstråk. E.ON vill gärna medverka så tidigt som det är möjligt i kommande planarbeten inom Upplands-Bro C, förtätning kan innebära att en eller flera nya nätstationer måste få ett utrymme och då är tidig samverkan av godo.

### **Kommentar**

*Önskemålet noterat*

**15 Skanova inkom 2022-01-12**

- 15.1 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.
- 15.2 Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

**Kommentar**

*Ledningspåverkan studeras i detaljplaneskedet. Eventuell kostnadsfördelning mellan parter följer vad som avtalats.*

**16 Håbo kommun inkom 2022-01-31**

- 16.1 Håbo kommun ställer sig mycket positiva till att centrala Bro utvecklas och förtätas. Detta stärker bland annat behovet av en utökad pendeltågstrafik till Bro och Bålsta.

**Kommentar**

*Tack för yttrandet*

**17 LVF inkom 2022-01-24**

- 17.1 LfV har inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering.

**Kommentar**

*Tack för yttrandet. Inga höga byggnader planeras*

**18 Vattenfall Eldistribution inkom 2021-12-06**

- 18.1 Vattenfall Eldistribution AB har inga elnätanläggningar inom området och har därför inget att erinra.

**Kommentar**

*Tack för yttrandet.*

**19 Skogsstyrelsen inkom 2022-01-18**

- 19.1 Verksamhet rörande detaljplanläggning är inte att betrakta som skogsbruksåtgärd, varför Skogsstyrelsen inte har något att erinra.

**Kommentar**

*Tack för yttrandet.*

**20 Energimyndigheten inkom 2021-12-27**

Energimyndigheten avstår att yttra sig i detta samråd.

**21 Sjöfartsverket inkom 2022-01-04**

- 21.1 Sjöfartsverket har tagit del av rubricerad samrådshandling angående förslag till detaljplaneprogram och har inget att erinra.

**Kommentar**

*Tack för yttrandet.*

**22 Svenska Kraftnät inkom 2022-01-03**

- 22.1 Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har inga synpunkter. Vi har i dagsläget inga anläggningar eller intressen i det aktuella området.

**Kommentar**

*Tack för yttrandet*

**23 Swedavia inkom 2022-01-31**

- 23.1 Marken i planområdet är ca + 20 m och den tillåtna höjden i planområdet är + 213 meter över havet innan en vidare flyghinderanalys behöver göras. Då det är svårt att läsa in några höga byggnader i planprogrammets vision, ser Swedavia att byggnadshöjderna inte torde utgöra något problem för flygtrafiken på Bromma Stockholm Airport och Stockholm Arlanda flygplats.

**Kommentar**

*Tack för yttrandet. Inga höga byggnader planeras.*

**Fastighetsägare****24 Fastighetsägare 1 inkom 2022-01-25**

- 24.1 Det är inte förenligt med Alliansens löften inför valet 2018: att ”värna småskaligheten och en hållbar bostadspolitik”.
- 24.2 Fastighetsägaren förordar ”tätort med förortskänsla” i stället för ”sammanhållen stad med småstadskänsla”.
- 24.3 Fastighetsägaren ser negativt på förtätning av området utmed Enköpingsvägen. Detta då tätt placerade huskroppar för nära gata bedöms medföra för mycket skugga och för lite utrymme mellan husen, vilket inte ses som barnvänligt.
- 24.4 Fastighetsägaren förordar mer gles bebyggelse med förgårdsmark mot vägar.
- 24.5 Enköpingsvägen behövs mer som ”genomfartsled” än småstadsgata.
- 24.6 Det finns redan tre ”tunnlar/förbindelser” mellan gamla delen av Bro och Bro C med omgivande Råby, respektive Finnsta området. Fastighetsägaren ser inga problem i nuläget att ta sig mellan dessa områden och ser absolut inte Enköpingsvägen som en ”barriär” mellan dessa områden.
- 24.7 Fastighetsägaren ser det viktigt att ha bra tillgång till parkering i anslutning till Bro Torg.
- 24.8 Fastighetsägaren ser att området nere vid pendeltågsstationen och låt det bli mera inbjudande än vad det är idag – men mera viktigt är att få högre turtäthet.

**Kommentar**

*Barnperspektivet i utvecklingen av Bro torg värnar att de små barnens plats på torget ska synliggöras genom fler lektytor för mindre barn. Planeringsinriktningen för Bro torg är att torget ska utvecklas som en trygg mötesplats med aktiverade ytor, vilket ska gynna Brobor i alla åldrar.*

**25 Fastighetsägare 2 inkom 2022-01-30**

Härnevi 1:75 och 1:26

- 25.1 Fastighetsägaren undrar om Köpmanvägen kommer breddas att minska trängseln.
- 25.2 Fastighetsägaren ser att sikten är dålig i korsningen mellan Kamrervägen och Köpmanvägen och ser att detta behöver hanteras.
- 25.3 Fastighetsägaren ser att det hade varit bra att se hela Köpmanvägen ner till Stationsvägen inkluderades i planprogrammet.

**Kommentar**

*Köpmanvägen studeras tillsammans med utredningar för det framtida behovet av busstrafik och linjedragning mm. tillsammans med utvecklingen av stationsområdet. Den framtida gatuutformningen för Köpmanvägen inklusive korsningen vid Kamrervägen kommer utformas i detaljplaneskedet.*

**26 Fastighetsägare 3 inkom 2022-01-05**

- 26.1 Fastigheten har alltid haft odlingsrätten på en bit av kommunens mark gränsande ut mot Enköpingsvägen. Detta område har av de tidigare fastighetsägarna och nu mig själv använts för svartavinbär, hallon, rabarber och potatisodlingar etc. Det vore väldigt tråkigt att bli av med detta och dessutom få mycket större insyn från allmänningen på fastigheten. Fastighetsägaren erbjuder sig att friköpa denna lilla odlingsplätt från kommunen.

**Kommentar**

*Köp av kommunens mark är inte aktuellt.*

**27 Fastighetsägare 4 inkom 2022-01-31**

- 27.1 Fastighetsägaren invänder mot byggnation av gångväg och hus på dennas fastighet.
- 27.2 Fastighetsägaren har invänder mot hög exploateringen och förordar byggnation av småhus i stället för höga flerbostadshus.

**Kommentar**

*Planprogrammet anger ingen byggnation av gångväg eller hus på fastigheten och det kommer inte vara aktuellt med någon ny husbyggnation utan en vilja från fastighetsägaren.*

*I planförslaget anges inte någon skarp planeringsinriktning för hur många våningar som ska tillåtas för bebyggelsen i centrala Bro. Planeringsinriktningarna för bebyggelseutveckling anger att Bros måttliga skala ska bibehållas.*



**28 Fastighetsägare 5 inkom 2022-01-31**

28.1 Vad kommer att hända med husen på Snickarvägen och Norrgårdsvägen?

**Kommentar**

*Det finns ingen planeringsinriktning på att något ska hända med husen. Om det i detaljplaneskedet finns ett intresse från fastighetsägarna att utveckla området kommer det att studeras.*

**29 Fastighetsägare 6 inkom 2022-01-31**

- 29.1 Att binda samman bostadsområdena på norra sida Enköpingsvägen med det på södra sidan Enköpingsvägen kommer innebära att otrygghets- och utsatthetsproblem sprids.
- 29.2 Genom att skapa förbindelser mellan norra och södra sidan Enköpingsvägen riskerar det utsatta området på norra sidan Enköpingsvägen till att omfatta hela Bro.
- 29.3 På sidan 4 under rubriken *Trygghet* framställs felaktigt att hela Bro skulle vara utsatt område. Flerfamiljshusen på norra sidan Enköpingsvägen samt Bro Centrum är utsatt område och har den lägsta graden på denna skala nämligen utsatt område 2015 och även 2021. Övriga Bro utgör inte utsatt område enligt Nationella Operativa Avdelningen, NOA.
- 29.4 Fastighetsägaren ser att det måste tydliggöras att trygghetsarbete måste i första hand inriktas på Bro Centrum och Flerfamiljshusområdena på norra sidan Enköpingsvägen.
- 29.5 Upplösningen i bilden på sidan 7 måste förbättras så det går att förstora bilden utan den blir suddig.
- 29.6 Ordet ”kulturlandskap” på s. 20 pkt. 5 ska ersättas av ”kulturmiljön”. I en tätort som behandlas i planprogrammet finns inte kulturlandskap utan där finns det kulturmiljöer.
- 29.7 I s. 20 pkt. 5 ska följande text tas bort: ”Vi uppmuntrar till bebyggelse som harmonierar med kulturlandskapet.....”. Detta då det finns flera exempel redan på att det bakom denna formulering avsiktligt finns en ambition från SBK att tillåta byggnadsexpansion som skadar kulturmiljön genom ovarsam överexploatering i kulturmiljöområden. Hämta istället formuleringar som finns i ÖP 2010 sidan 48–49 gällande Planeringsinriktning i vänsterkanten på sidorna.
- 29.8 Under s. 20 pkt. 5 ser fastighetsägaren att det behöver läggas till att den småskaliga bebyggelsen på södra sidan Enköpingsvägen med villor och hus i två våningar ska bevaras. Det är den bebyggelsen som är attraktiv att bosätta sig i och i detta hänseende har Gamla Bro något unikt att erbjuda i pendeltågsnära miljö. Detta är väsentligt eftersom det finns kulturmiljöer i Bros tätort, se dokumentet Kulturmiljövärden i Bro, 19 februari 2020 Avdelningen för övergripande samhällsplanering, Samhällsbyggnadskontoret.
- 29.9 Fastighetsägare ser att det under s. 20 pkt. 5 ska läggas till att inriktningen är att ”Värna historiska värden” vilket står i gällande översiktsplan ÖP 2010.
- 29.10 Under s. 23 pkt. 5 Vägförbindelse och ”kommunlinje för kollektivtrafik” från Råbyrondellen söderut till Ginslövs väg enligt ÖP 2010, Kf 2011-12-15 § 162, sidan 27 finns inte med.
- 29.11 På s. 23 kallas områden som idag utgör det som i planprogrammet kallas småstadsområden, d.v.s. flerfamiljshus och Centrum norr om Enköpingsvägen, är de otrygga områdena. Planprogrammet skapar ytterligare otrygghet genom att sprida otryggheten från norra sidan Enköpingsvägen till södra sidan med de kopplingar som visas.

- 29.12 Den nuvarande texten "Bro station 1911–1917" under bilden på s. 24 tas lämpligen bort. Texten kan tolkas som att stationen byggdes 1911–1917, vilket är felaktig information.
- 29.13 På s. 24 är det viktigt att i inledningen lyfta fram att det finns flera byggnader i Gamla Bro från 1800-talet.

### **Kommentar**

*Det stämmer att inte hela Bro omfattas av utsatt område enligt NOAs lista utan området avser Finnsta, korrigeras i planprogrammet.*

*Kulturlandskap ändras till kulturmiljö. Planeringsinriktningen i planprogrammet överensstämmer med FÖP Bro 2040.*

*I planprogrammet anges att bebyggelsen ska vara småskalig och vara av småstadskaraktär. I planprogrammet sätts inte förutsättningarna för specifika våningshöjder utan det sker i detaljplanearbetet.*

*Planprogrammets utbredning omfattar inte en eventuell koppling från Råbyrondellen till Ginnlögs väg.*

*Justeras att bilden på stationshuset är från en tidpunkt i intervallet 1910–1917.*

## **30 Fastighetsägare 7 inkom 2022-01-31**

- 30.1 Fastighetsägaren ser att på det sätt som Planprogrammet visas på Bro Bibliotek finns det stort utrymme för förbättring. Valet av plats för informationen är ett hörn med bristfällig belysning, väggen där materialet satts upp är ej tillräckligt belyst. Strukturen på de förevisade planerna var usel för att inte säga obefintlig. Några mappar och lösblad låg på ett ståbord framför den totalt osammanhängande visningsväggen. Mig veterligt har väl kommunen ett antal tjänster där det finns ordet kommunikation i titeln, ambitionen måste sättas högre än detta. Ska en medborgare besöka biblioteket för att få en tydligare bild måste det visas upp på ett överskådligare sätt. Jag har bara besökt biblioteket i Bro men jag kan ej tro att någon av orterna är särbehandlade så det lär väl se lika illa ut på kommunhuset.
- 30.2 Den föreslagna förtätningen av Bro kommer inte innebära större tillgång till människor med kapital att spendera.
- 30.3 Det bör först presenteras en plan för att förbättra den socioekonomiska strukturen i centrala Bro.
- 30.4 Nuvarande centrum kommer även med en förskjutning söderut fortfarande bära sin historiska ryggsäck om inget omdanande har skett socioekonomiskt.
- 30.5 Fastighetsägaren ser att Upplands-Brohus har ju släppt till en möjlighet att ombilda fastigheter på Fasanstigen, är detta en början på något större projekt på kommunägda fastigheterna i Råby?
- 30.6 Finns det planer från fastighetsägaren i Finnsta att renovera / ombilda till bostadsrätter?
- 30.7 Gamla Bro söder om Enköpingsvägen har inget behov av att förtätas.
- 30.8 Det "borgerliga blocket" var under förra valrörelsen väldigt tydliga med att bevara karaktären och ej förtäta gamla delen av Bro.
- 30.9 Förslaget kommer innebära ökad insyn för de som bor närmast Enköpingsvägen.

- 30.10 Fastighetsägaren undrar vilka förmodas avnjuta måltider, kafébesök på en trafikdämpad genomfartsgata? Det är ju inte stora ytor som ställs till buds för en byggnation på båggesidor om Enköpingsvägen.
- 30.11 Det nämns inget om att förvärva fastigheter längs Enköpingsvägen för att ge plats åt ny byggnation.
- 30.12 Det fanns planer på att köpa in fastigheter längs Köpmanvägen innebärande en förtätning av området och att den lugna gatan med parkeringsplatser längs gatan som ska trafikeras av bussarna till och från stationen. Därtill ska det även byggas söder om Kamrervägen med punkthus innebärande ett ökat parkeringsbehov. Vad som händer är att närliggande gator blir buffertzoner för parkering av bilar som ägs av människor som drabbats av visionen att det ska vara <1 parkering per lägenhet och villagator i Gamla Bro får betala priset för förtätningen.
- 30.13 Led om bussar från norra Bro till stationen med på och avstigning söder om stationen. Köpmanvägen blir en lugn gata och vi får större flöden av människor på det nya torget söder om stationen som ger de tänkta verksamheterna där större kommersiella möjligheter och uthållighet.

### **Kommentar**

*Den fysiska utvecklingen ingår i projektet Omdaning Bro vilket är en satsning som tar ett helhetsgrepp om samhällsutvecklingen. Det handlar om att utveckla Bro, både socialt och fysiskt fram till 2030. Social hållbarhet är ramen för hela arbetet.*

*Fastighetsägarnas planer för sina nuvarande fastigheter i Råby och Finnsta avseende ombildning till bostadsrätter och underhåll är inget som hanteras inom ramen för detaljplanerna.*

*Inriktningen i planprogrammet för Köpmanvägen är låg bebyggelse i form av stadsradhus, småhus och låga flerbostadshus.*

*Utredning av den framtida busstrafiken och bussangöringen till stationen utreds i kommande detaljplan samt i arbetet med utvecklingen av stationsområdet.*

### **31 Fastighetsägare 8 inkom 2022-01-31**

- 31.1 De verksamheter som har möjlighet att etablera sig på Köpmanvägen är de som är redan finns etablerade. Ett ökat utbud av lokaler kommer leda till tomma lokaler och icke önskvärda verksamheter.
- 31.2 Fastighetsägaren efterfrågar en utredning av om förslaget kan leda till ökad brottslighet som droghandel och personrån.
- 31.3 Konceptet ”småstad” är inte tillämpligt i ett centralt område och av den storleken som Bro är och med den expansion som pågår.

### **Kommentar**

*Koncentrering av verksamheter planeras till Bro Torg. Hela projektet syftar till att minska utanförskap, otrygghet och brottslighet.*

### 32 Fastighetsägare 9–18 gemensamt inkom 2022-01-31

- 32.1 Den information som skickades ut från kommunen och fanns på kommunen hemsida var otydlig. De som inte är insatta i processer kring stadsplanering är det inte lätt att veta vad en programplan innebär.
- 32.2 Fastighetsägarna tolkar skrivning på sid 26 som att kommunen vill köpa upp dessas fastigheter för att kunna bygga om hela Köpmanvägen. I det område som är inritat för detta i programplanen finns även den norra sidan av Kamrervägen med.
- 32.3 Mellan pizzerian och Kamrervägen finns ett lummigt område med stora, vackra lindar och lönnar. Där finns nu färdiga planer för byggnation av flervåningshus, vilket fastighetsägarna motsätter sig.
- 32.4 Fastighetsägarna motsätter sig byggnation på det som idag är garage och parkering för radhusområdet.
- 32.5 Fastighetsägarna vill inte ha högre bebyggelse än de en- till tvåvåningshus som kantar Köpmanvägen och Kamrervägen. De ser att högre bebyggelse skulle förstöra karaktären på Gamla Bro.
- 32.6 Fastighetsägarna bedömer att kundunderlaget för de nyetablerade affärer och matställen som finns med i ”småstadsmiljön” inte kommer att finnas.
- 32.7 Med ökad tågtrafik behöver även busstrafiken förtätas. Detta kommer att ge en fördubbling av busstrafiken på Köpmanvägen, vilket skulle påverka boendemiljön mycket, dels med buller och dels med ökade avgaser.
- 32.8 Den miljö som redovisas i CF Möllers presentation ”Vy 5 Köpmanvägen” kommer innebära dålig framkomlig för busstrafiken. Med en förtätning av bebyggelsen på Köpmanvägen innebärande gångväg på båda sidorna blir det inte mycket plats kvar för bil - och busstrafik. Med ökat antal boende i området kommer sannolikt både gång- och biltrafik att öka.
- 32.9 Fastighetsägarna ser att med ombyggnation av stationsområdet vore det önskvärt att de busslinjer som går söder om Bro, som sannolikt kommer att utökas i takt med att de nya bostadsområdena byggs, skulle få en hållplats på den södra sidan av stationen. En sådan hållplats finns i detaljplanen för Trädgårdsstaden.
- 32.10 Redan i dagsläget bedöms det saknas tillräckliga kommunikationer för de som nu bor i Bro i form av pendeltågsavgångar och busslinjer. Med tanke på den stora inflyttning som förväntas i Bro Mälarstrand, Tegelhagen och Trädgårdsstaden kommer stora satsningar på nya busslinjer samt ökad tillgänglighet till pendeltåget i form av flera nya stationsentréer samt utökade tågvägar att krävas. Läger man därtill framtida planer på fyrspårig järnväg kommer det att krävas ytterligare utbyggnad av lokaltrafiken. Denna utökade busstrafik kan inte enbart belasta Köpmanvägen, där den mesta busstrafiken från stationen går idag, utan man måste sprida ut den och lägga om rutterna.
- 32.11 Fastighetsägarna är inte intresserade av att sälja sina fastigheter för att möjliggöra föreslagen exploatering.
- 32.12 Fastighetsägarna är inte intresserade av att bo i en ”småstadsmiljö” utan trivs bra i den miljö vi nu bor i.
- 32.13 Fastighetsägarna ser att Bro centrum är inte speciellt attraktivt eller inbjudande, ännu mindre så efter den ”uppräschning” som gjordes för några år sedan med stenläggning och stolar. Tillgängligheten för synskadade är nedsatt pga. låga sten plintar och kanter. Där finns absolut utrymme för utveckling, vilket de välkomnar.
- 32.14 Fastighetsägarna är oroliga för att byggarbete kommer påverka boendemiljön.

- 32.15 Fastighetsägarna ser att ett ökat antal boende i området skulle både biltrafiken och mängden människor som rör sig till fots öka, vilket skulle kunna öka risken för olyckor.
- 32.16 Fastighetsägarna ser att med de områden där det förutom centrumområdet finns mer otrygghet, Råby och Finnsta, som av polisen klassas som utsatta områden, finns inte alls med i denna programplan trots att det skulle falla väl in i de vägledande principerna som nämns på sid 6, att "Platser som kan uppfattas som "baksidor" eller otrygga aktiveras, programmeras och integreras med befintlig och kommande bebyggelse genom stråk och mötesplatser."
- 32.17 Där finns till stor del de områden som nämns på sidan 4. På den centralt placerade obebyggda marken där skulle man kunna förtäta bebyggelsen och ändå bevara grönområdena. Man skulle kunna skapa mötesplatser med aktiviteter för ungdomar. I dag känner sig föräldrar otrygga med att låta sina barn leka utomhus. Droghandel bedrivs på undanskymda platser. Om syftet med "Omdaning Bro" är att öka tryggheten är det konstigt att de områdena inte finns med, medan vårt område, där det inte finns samma utsatthet och otrygghet ska byggas om.
- 32.18 Fastighetsägarna har en oro för hur en eventuell ny detaljplan över området kommer att påverka värdet på deras fastigheter.
- 32.19 Fastighetsägarna efterfrågar specialistvård i området som barnmedicinsk specialistmottagning. De ser att det ökande invånarantal innebär att behovet av detta behöver tas med i beräkningen.
- 32.20 Fastighetsägarna motsätter sig den planerade bebyggelsen vid lindarna och lönnarna på Köpmanvägen. De ser att det hade varit bättre att ha en parkmiljö där med lekplats som komplement till fotbollsplanen som används flitigt av både Härneviskolan och boende i närheten och ett sätt att göra stationsområdet mer attraktivt.
- 32.21 Fastighetsägarna önskar en fortsatt dialog med kommunen kring planerna för Köpmanvägen och Kamrervägen samt för hela centrala Bro.

### **Kommentar**

*Inriktningen i planprogrammet för Köpmanvägen är låg bebyggelse i form av stadsradhus, småhus och låga flerbostadshus. Redan antagna detaljplaner gäller dock planeras för stadsradhus i två våningar på Köpmanvägen söder om Kamrervägen trots att detaljplanen medger 4 våningar.*

*Utredning av den framtida busstrafiken och bussangöringen till stationen utreds i kommande detaljplan samt i arbetet med utvecklingen av stationsområdet. Alternativ till att köra dubbelriktad busstrafik på Köpmanvägen utreds.*

*Områdena i Råby och Finnsta kommer studeras med nuvarande fastighetsägarna vilket eventuellt kan bli aktuellt med detaljplanearbete för att med fysisk planering förbättra tryggheten.*

*En fortsatt dialog planeras med boende i Bro för utvecklingen av Köpmanvägen.*

## Resultat av samrådet

### *Ändringar i planförslaget*

Endast redaktionella ändringar har genomförts i förslaget till planprogram och kompletteringar avseende preciserade fördjupade utredningar i samband med detaljplanearbetet.

- Handelsutredning
- Skyfallsutredning och bedömning av översvämningsrisker
- Förorenade områden

## Underlagsmaterial

- Kopior av inkomna synpunkter under samrådet.

Materialet går att beställa från kommunens enhet för Samhällsutvecklingsprojekt.

Upprättad 2022-05-04

Maria Acaldo  
Projektledare Omdaning Bro

Niclas Sandberg  
Projektledare exploatering