



Datum	Vår beteckning
2025-03-11	KS 18/0440

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Del av Tång 2:5 m.fl. nr 1906
Kungsängen
Upplands-Bro kommun

Innehållsförteckning

Bakgrund till detaljplanarbetet.....	2
Planens syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet har bedrivits.....	3
Inkomna synpunkter, lista.....	3
Inkomna synpunkter med kommentarer	5
Statliga myndigheter.....	5
Kommunala nämnder	12
Fastighetsägare	19
Övriga remissinstanser	24
Privatpersoner och övriga.....	32
Resultat av samrådet.....	54
Underlagsmaterial.....	54

Bakgrund till detaljplanarbetet

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott gav den 28 augusti år 2019 KS § 31 Samhällsbyggnadschefen i uppdrag att ta fram förslag till för Örnäs 1:22, m.fl. Planen handläggs genom utökad förfarande enligt PBL 2010:900 i lydelse efter den 1 januari 2015.

ICA Fastigheter äger sedan tidigare Örnäs 1:22 i Brunna verksamhetsområde och har även förvärvat Tång 2:5 i direkt anslutning till verksamhetsområdet. Tång 2:5 är idag planlagt som golfbana där Golfstar Kungsängen bedriver golfbaneverksamhet. Avsikten är att möjliggöra en utveckling av logistikverksamhet inom del av fastigheten Tång 2:5.

För att möjliggöra detta måste en ny detaljplan tas fram. Upplands-Bro kommuns Samhällsbyggnadsutskott (SBU) har i december 2018 lämnat ett positivt planbesked till ICA Fastigheter. Ett nytt beslut, som gäller för det befintliga planområdet, behövde tas, eftersom del av Tång 2:5 och del av Tång S:1 tillkom efter att planbesked givits. Ett internt plandirektiv togs fram i syfte att undersöka områdets nuvarande förhållanden och bedöma vilka tillkommande utredningar som behövs för att möjliggöra utvecklingen. Beslut om planuppdrag för Örnäs 1:22 m.fl. togs av SBU den 28 augusti 2019. I slutet av 2019 ändrades detaljplanens namn till Tång 2:5, eftersom kommunen bedömde att ändring av detaljplan för Örnäs 1:22 (Örnäs 1:9 m.fl. Stockholm Väst Logistikområde, genomförandetid t.o.m. år 2029) inte är nödvändig. Därmed ska planprocessen utreda möjligheterna för logistikverksamhet endast inom fastigheten Tång 2:5. Planområdet har utökats under planarbetets gång och involverar del av Tång 2:5, del av Viby 19:17, del av Garpeboda 1:3 och del av Tång S:1.

Upplands-Bro kommun ingår i Mälardalsregionen och ligger mellan Enköping, Uppsala och Stockholm. Planområdet, del av Tång 2:5 m.fl. ligger i anslutning till Brunna verksamhetsområde men ligger utanför Kungsängens tätortsgräns i Upplands-Bro kommun. Området har goda kommunikationer i form närhet till E18 och ligger cirka fyra kilometer norr om Kungsängens station (fågelvägen). Söder om planområdet ligger Brunna verksamhetsområde och E18. Strax söder om E18 finns Lillsjön-Örnässjöns naturreservat. Direkt söder om planområdet finns Brunna verksamhetsområde med ett antal verksamheter som utgörs av lagerbyggnader samt ytor för parkering, b.l.a. Örnäs 1:22 som ICA Fastigheter äger sedan tidigare och där uppförande av logistikanläggning pågår. Inom och norr om planområdet har Kungsängens golfklubb banor som utgörs av öppenmark samt skogsområden. I direkt anslutning väster om planområdet finns Lejondals naturreservat. Öster om fastigheten finns enstaka bostadsbebyggelse, åkermark och ett större skogsområde. Norr om Tång 2:5 utgörs av åkermark, skog och militärt övningsområde.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra utveckling av logistikverksamhet (och tillhörande verksamheter) inom planområdet och därmed utöka befintligt verksamhetsområde i Brunna.

Syftet är också att säkra livsmiljöer för fladdermöss och en livskraftig population av vattensalamander inom planområdet samt säkerställa ett lokalt omhändertagande av dagvatten.

Den nya logistikverksamheten kommer att innehålla lager och logistikbyggnader på omkring 65 000 – 70 000 m² och med höjder på generellt 18 m samt med vissa högdelar på upp till 33 m. Detta för att möjliggöra automatiserade robotlagerlösningar som är en del av moderna storskaliga logistikverksamheter. Planområdet kommer att ha stora områden av asfalterade ytor med vägar och parkeringsytor för anslutande trafik till och från området. Utöver en huvudlagerbyggnad planeras mindre ytor och byggnadsvolymer med kompletterande verksamheter så som trafikstyrning, parkeringshus och rastmöjligheter för lastbilschaufförer. Den nya logistikverksamheten kommer att medföra ett betydande antal nya arbetstillfällen inom lager-, logistik- och transportsektorn.

I enlighet med Agenda 2030 har projektet ett fokus på hållbarhet. Hållbarhetsaspekter som tillämpas inom projektet är till exempel att kollektivtrafik och cykelvägar ska främjas för de anställda, grönytor kombineras med dagvattenlösningar samt att hänsyn tas till naturvärden och rödlistade arter. Projektet kommer att anpassa och relatera byggnadernas utformning efter det omgivande landskapet.

Gestaltningen av byggnadsvolymer är av betydelse och ett gestaltungsprogram har upprättats för detta.

Hur samrådet har bedrivits

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade den 3 februari 2021 § 1 att sända ut förslag till detaljplan för Del av Tång 2:5 m.fl., nr 1906, på samråd enligt reglerna för utökat förfarande (PBL 2010:900).

Detaljplaneförslaget var under tiden den 17 februari – den 17 mars 2021 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 samt på kommunens webbplats (www.upplands-bro.se/dptang2-5). Samrådet kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 17 februari 2021 samt annonserades i Mitt i Bålsta/Upplands-Bro den 13 februari 2021.

Ett digitalt samrådsmöte hölls den 24 februari klockan 18:00-19:00. 10 individer deltog i mötet inklusive tjänstemän från kommunen. Frågor som ställdes under samrådsmötet handlade om trafiksituationen på Granhammarsvägen, om en alternativ väganslutning via Kockbacka samt vilka som kommer att vara remissinstanser.

Inkomna synpunkter, lista

Med anledning av förslaget till detaljplan har 47 synpunkter inkommit till kommunen. Av dessa inkom 6 synpunkter efter samrådsperiodens slut. Sena synpunkter behandlas på samma sätt som de synpunkter som inkommit under remisstiden.

Skrivelserna är numrerade i följande ordning:

Statliga myndigheter

1	Länsstyrelsen i Stockholms län	inkom 1 april 2021
2	Lantmäteriet	inkom 17 mars 2021
3	Trafikverket	inkom 17 mars 2021
4	Svenska kraftnät	inkom 26 mars 2021

Kommunala nämnder

5	Bygg- och miljönämnden	inkom 30 mars 2021
6	Kultur- och fritidsnämnden	inkom 31 mars 2021
7	Tekniska nämnden	inkom 21 april 2021

Fastighetsägare m.fl

8	Fastighetsägare 1 m.fl.	inkom 16 mars 2021
9	Fastighetsägare 2 m.fl.	inkom 16 mars 2021
10	Fastighetsägare 3	inkom 14 mars 2021

Övriga remissinstanser

11	Norrvatten	inkom 17 februari 2021
12	GlobalConnect (IP-Only)	inkom 17 februari 2021
13	Luftfartsverket	inkom 18 februari 2021
14	Vattenfall Eldistribution AB	inkom 18 februari 2021
15	Käppalaförbundet	inkom 3 mars 2021

16	Skanova (Telia Company) AB	inkom 3 mars 2021
17	Swedavia AB	inkom 15 mars 2021
18	Naturskyddsföreningen Upplands-Bro	inkom 12 mars 2021
19	Region Stockholm Trafikförvaltningen	inkom 15 mars 2021
20	Bro Häradsallmänning	inkom 16 mars 2021
21	Skogsstyrelsen	inkom 17 mars 2021
22	E.ON Energidistribution AB	inkom 17 mars 2021
23	E.ON Energilösningar AB	inkom 16 mars 2021
24	Försvarsmakten	inkom 18 mars 2021
25	Fortifikationsverket	inkom 19 mars 2021
26	Brandkåren Attunda	inkom 25 mars 2021

Övriga (ej sakägare)

27	Privatperson 1	inkom 9 mars 2021
28	Privatperson 2 m.fl.	inkom 9 mars 2021
29	Privatperson 3	inkom 9 mars 2021
30	Privatperson 4	inkom 9 mars 2021
31	Privatperson 5 m.fl.	inkom 12 mars 2021
32	Privatperson 6	inkom 12 mars 2021
33	Privatperson 7	inkom 12 mars 2021
34	Privatperson 8 m.fl.	inkom 13 mars 2021
35	Privatperson 9	inkom 15 mars 2021
36	Privatperson 10	inkom 15 mars 2021
37	Privatperson 11	inkom 15 mars 2021
38	Privatperson 12	inkom 16 mars 2021
39	Privatperson 13	inkom 15 mars 2021
40	Privatperson 14 m.fl.	inkom 15 mars 2021
41	Privatperson 15	inkom 16 mars 2021
42	Privatperson 16	inkom 17 mars 2021
43	Privatperson 17	inkom 17 mars 2021
44	Privatperson 18	inkom 17 mars 2021
45	Privatperson 19	inkom 17 mars 2021
46	Privatperson 20	inkom 17 mars 2021
47	Privatperson 21	inkom 17 mars 2021

Inkomna synpunkter med kommentarer

I det följande kommenteras synpunkter på förslag till detaljplan för Del av Tång 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 Plan- och markenhetens kommentarer.

Statliga myndigheter

1 Länsstyrelsen i Stockholms län inkom 2021-04-01

- 1.1 Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör mellankommunal samordning, miljö kvalitetsnormer för vatten samt risk för översvämning. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till geoteknik, jordbruksmark, trafikförsörjning, vattenverksamhet, artskydd och fornlämningar.
- 1.2 Stockholms regionala grönstruktur har funktioner för både biologisk mångfald och rekreation/friluftsliv. Planområdet ligger i en viktig del av ett svagt grönt samband i den regionala grönstrukturen enligt RUF 2050. Sambandet är sedan tidigare försvagat av exploatering söder om nu aktuellt område. Länsstyrelsen konstaterade i samrådsyttrande över fördjupad översiktsplan för Kungsängen att det är relevant att utreda tätortsutvidgningar som inte innebär att Görvälnkilens kvaliteter försvagas. Länsstyrelsen efterfrågar en mer utförlig beskrivning av hur grönsambanden för friluftslivet, djur- och växtlivet mellan Görvälnkilen norr och söder om E18 kan förstärkas. Eftersom den regionala grönstrukturen är en mellankommunal fråga behöver kommunen vid behov vidta åtgärder för att säkerställa att grönsambanden bibehålls.
- 1.3 Området utgörs idag av en golfbana som består av sandig morän. Nuvarande markanvändning innebär relativt goda förutsättningar för infiltration. Planförslaget möjliggör att en stor del av planområdet hårdgörs, vilket ökar dagvattenflödet. Med föreslagna dagvattenlösningar ökar belastningen av samtliga föroreningar förutom fosfor där det sker en liten minskning. I dagvattenutredningen (Sweco, 2020-12-02) och i miljökonsekvensbeskrivningen konstateras att planläggningen inte motverkar att MKN uppnås, men sammantaget bedöms konsekvenserna av planförslaget som måttligt negativa efter åtgärder. I dagvattenutredningen presenteras två olika alternativ för dagvattenhantering. Kommunen anger i planbeskrivningen att de planerade dagvattenlösningarna är principiella och att de måste detaljstuderas inför kommande skeden. Planbeskrivningen behöver tydligare redovisa hur det aktuella planförslaget förhåller sig till dagvattenutredningen, samt vilken påverkan det aktuella planförslaget kan ha för de slutsatser som dragits i dagvattenutredning och MKB. Av planbeskrivningen behöver även framgå vilken lösning för dagvattenhantering som har valts, hur den kan genomföras och dess påverkan på möjligheten att nå MKN.
- 1.4 I plankartan är inte den mellersta dammen, den damm som i illustrationer kallas den ”centrala dammen”, reglerad. Då dammen ska anläggas på kvartersmark och detaljprojekteras i kommande skeden, så behövs en planbestämmelse som anger den volym som ska fördröjas av dagvattenanläggning kunna läggas till i plankartan inför nästa skede- som ska anläggas inte påverkas av högt stående grundvattennivåer. Dagvattenutredningen nämner också att det kommer ske ”övriga åtgärder” inom avrinningsområdet och det ska ge bättre förutsättningar att följa MKN. Om kommunen vill använda sig av åtgärder utanför planområdet för att uppnå ytterligare rening, så ska genomförandet av åtgärderna vara säkerställda innan planens antagande, så att dessa utgör en reell planeringsförutsättning.
- 1.5 I dagvattenutredningen (Sweco, 2020-12-02) anges att vattenflöden vid ett klimatanpassat 100-årsregn kommer att öka efter omdaning av området. Befintliga avrinningsvägar avleder

vatten till en lågpunkt söder om planområdet där det finns bebyggelse och redan idag påtagliga översvämningsrisker. I och med att vattenmängderna ökar vid ett klimatanpassat 100-årsregn innebär det att även översvämningsproblematiken kan förvärras i lågpunkten. Kommunen behöver säkerställa att ett genomförande av planförslaget inte ökar översvämningsrisker för bebyggelse och anläggningar utanför planområdet.

- 1.6 I planbeskrivningen anges att en skyfallsutredning ska tas fram till granskningskedet. Skyfallskarteringen behöver ta hänsyn till planerad bebyggelse och höjdsättning inom planområdet och bör följa Länsstyrelsens rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall (Fakta 2018:5). Om trummor eller dagvattenledning har stor betydelse för avrinning vid skyfall behöver de även inkluderas i skyfallskarteringen. Åtgärder som krävs för att säkerställa markens lämplighet behöver regleras i plankarta.

Till nästa skede behöver kommunen även visa att framkomligheten för fordon till och från bebyggelse vid skyfall kan säkerställas inom planområdet.

- 1.7 Planområdet innehåller aktsamhetsområden för skred. Enligt planbeskrivningen ska stabilitetsberäkningar tas fram i en geoteknisk undersökning till granskningskedet. Länsstyrelsen vill upplysa kommunen om att de geotekniska förutsättningarna kan påverkas av ett framtida förändrat klimat med ökad nederbörd. Detta bör kommunen beakta i fortsatt arbete med utredning av de geotekniska säkerhetsriskerna.

- 1.8 Att omvandla marken från golfbana till logistikområde är en irreversibel åtgärd. Det innebär att marken inte kan användas för jordbruk om behov skulle finnas i framtiden. Det som närmast är att betrakta som jordbruksmark är det område som idag består av en driving range i den östra delen av planområdet. Även om det skulle krävas vissa åtgärder kan marken användas för odling om behovet skulle uppstå i framtiden. Länsstyrelsen saknar en tydlig motivering i planförslaget varför annan mark inte kan användas för bebyggelse.

Gällande exploatering på jordbruksmark har flera domar kommit i Mark- och miljööverdomstolen. Dessa kan ses som vägledning och råd för kommunen i det kommande planarbetet. Se domar; MÖD 2017-06-27 P 1188/17, MÖD 2018-01-29 P 2432-17 och MÖD 2019-03-19 P 5876-18.

- 1.9 Trafikverket uppger att trafiksituationen på E18 redan idag är problematisk med risk för köbildning. Det är angeläget att kommunen tar ett helhetsgrepp kring utvecklingen av bostads- och verksamhetsområden i Brunna och dess påverkan på trafiksystemet, för att säkerställa att denna detaljplan, tillsammans med övrig bebyggelseutveckling, inte orsakar bristande tillgänglighet, kapacitetsbrist och framkomlighetsproblem på vägnätet.

- 1.10 Länsstyrelsen anser att kommunen bör sätta planförslaget i sitt sammanhang utifrån bland annat pågående detaljplaner för Viby 19:3, Rankhus och i förslag till fördjupade översiktsplaner för Kungsängen och Bro.

- 1.11 Vi delar Trafikverkets uppfattning att trafikutredningen bör fördjupas med en systemanalys på översiktsplanenivå, för att se hur påverkan i trafiksystemet E18 mot Kungsängen respektive Bro blir av de tänkta exploateringarna i området. Behovet av långsiktigt hållbara trafiklösningar har även bäring på Försvarmaktens åtkomst till Kungsängens övnings- och skjutfält. Ytterligare synpunkter går att läsa om i Försvarmaktens yttrande, beteckning FM2021-5288:2.

- 1.12 Enligt samrådshandlingarna finns groddjur och fladdermöss inom planområdet. Alla fladdermöss samt större vattensalamander och åkergroda är strikt skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen (2007:845), vilken även skyddar djurens fortplantningsområden och viloplats. Övriga groddjur är skyddade enligt 6 § artskyddsförordningen (2007:845). Kommunen har anmält påverkan på groddjur och fladdermöss för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken (Lst dnr 525-54214-2022). Länsstyrelsen inväntar i det ärendet kompletteringar angående skyddsåtgärder för att kunna bedöma om kontinuerlig ekologisk funktion kan upprätthållas för större vattensalamander och åkergroda vid genomförande av detaljplanen.

- 1.13 Åtgärder för dammar på golfbanan är att betrakta som vattenverksamhet. För vattenverksamhet krävs det tillstånd enligt 11 kap. 9 § miljöbalken. Åtgärderna kan anmälas enligt 11 kap. 9 a §, men då krävs det att arbetena är av mindre karaktär och definieras som anmälningspliktiga enligt 19 § Förordning (1998:1388) om vattenverksamhet. I detta fall blir åtgärderna anmälningspliktiga om grävning och utfyllnad i vattenområde berör en yta som är mindre än 3000 m² totalt sett.
- 1.14 Det uppges att hydrologiska undersökningar ska göras för att få reda på grundvattennivåerna i området. I de hydrologiska undersökningarna bör det utredas om grundvattnet kommer att påverkas av planförslaget och om dess nivåer kommer att ändras. Om grundvatten måste bortledas eller sänkas i samband med detaljplanens genomförande behöver tillstånd för vattenverksamhet sökas. Detta behöver dock inte göras om verksamhetsutövaren bedömer att det är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena.
- 1.15 Det finns två aktiva markavvattningsföretag inom planområdet, Tång östra dikningsföretag och Örnäs Viby. Båda företagen består av diken (vattenanläggningar) med båtnadsområden runt omkring dikena. Markavvattningsföretag som är aktiva har gällande domar där dikenas djup och läge framgår. Dessa får inte ändras. Detsamma gäller flöden och tillförsel av vatten i dikena, eftersom det kan påverka markavvattningsföretagens funktion negativt. Om markavvattningsföretaget inte längre har kvar sitt syfte och sin funktion kan det vara lämpligt att upphäva företaget. Ansökan görs till mark- och miljödomstolen.
- 1.16 Inom planområdet har det utförts en arkeologisk utredning etapp 1 och 2. En fornlämning i form av en stensättning påträffades (L2020:6452). Länsstyrelsens bedömning är att detaljplanen bör anpassas så att stensättningen kan bevaras i naturmark och därmed skyddas i samband med byggnation. Är inte detta möjligt bör kontakt tas i god tid med Länsstyrelsens enhet för Investeringstöd och kulturmiljö för samråd. Om markingrepp planeras i anslutning till fornlämningar måste tillstånd sökas hos Länsstyrelsen. Tillståndet kan komma att villkoras med arkeologiska åtgärder.

Kommentar

- 1.1 *Synpunkten noteras.*
- 1.2 *Kommunen är medveten om att den planerade exploateringen kommer att försvaga det svaga gröna sambandet ytterligare. Av den orsaken har kommunen vidtagit åtgärder inom planområdet för att mildra exploateringens effekter. En brynzon anläggs i planområdets västra del mellan Lejondals naturreservat och lagerbyggnader. Brynzonen utvecklas till att bli en varierad levnadsmiljö för biologisk mångfald som inkluderar flera zoner. Detta i jämförelse med existerande bryn som är relativt homogent bestående av ungskog och ganska låga naturvärden. Den föreslagna brynzonen ligger i linje med de föreskrifter som lyfts fram i SLL:s dokument "När, vad och hur? Svaga samband i Stockholmsregionens gröna kilar (2012)". Planen i sig bedöms inte ha en avgörande påverkan på grönkilen. Kommunen instämmer i Länsstyrelsen i Stockholms formulering att kumulativa effekter, det vill säga små effekter som samverkar, sammantaget har en större följd på grönkilen i sin handlingsplan Grön infrastruktur (2018). Det går inte att utesluta att den medförda försvagningen som planförslaget ger, samverkar med andra kumulativa effekter och i sin helhet bidrar till en större negativ effekt.*
- Väster om den svaga länken är kilen bredare än 1500 meter, utan att räkna in golfbanan. Enligt RUFs anges 500 meter som minimimått för att möjliggöra människors upplevelser av en relativt ostörd, variationsrik naturmiljö som skapar spridningsmöjligheter för växt- och djurliv. Den gröna kopplingen från Örnässjön kan stärkas ytterligare genom att minska barriäreffekten av E18 på olika vis (ekodukter, viltportar, m.m.), vilket är något som undersöks parallellt med detaljplanprocessen. Läs även kommentarerna 18.11-18.13.*
- 1.3 *Kommunen har kompletterat planbeskrivningen med tydligare beskrivning av lösning för dagvattenhantering och dess påverkan på möjligheten att nå MKN. En skyfallsutredning*

utifrån ett 100-årsregn har tagits fram och planbeskrivningen är även uppdaterad utifrån skyfall och översvämning.

- 1.4 Gällande den mellersta/centrala dammen så regleras den erforderliga fördröjningsvolymen inom kvarteretsmarken genom bestämmelsen n₂. Dagvattenutredningen har uppdaterats. Kommunen räknar inte med åtgärder utanför planområdet som en planeringsförutsättning för att ge bättre förutsättningar för att följa MKN.
- 1.5 En skyfallsutredning har tagits fram inför granskning av detaljplan. Större mängder vatten vid skyfall planeras att däckas upp på golfbanan i planområdets norra del utan påverkan på befintlig bebyggelse. Planbestämmelser som reglerar höjdsättningen för det syftet har lagts till i plankartan. Därmed minskar belastningen från planområdet på befintlig lågpunkt nedströms. Planbeskrivningen har uppdaterats.
- 1.6 Kommunen tackar för synpunkten och tar med sig detta. En skyfallsutredning har tagits fram och plankarta och planbeskrivning har uppdaterats i enlighet med åtgärdsförslag från skyfallsutredningen. Framkomligheten för fordon bedöms säkerställas genom de föreslagna åtgärderna.
- 1.7 Kommunen tackar för upplysningen och beaktar den. Den geotekniska utredningen har uppdaterats inför granskning.
- 1.8 Under avgränsningssamrådet med Länsstyrelsen bad man kommunen att ta fram lokaliseringalternativ och om eventuell jordbruksmark kan uppfattas som brukningsvärd. Kommunen har tagit fram en lokaliseringsprövning som motiverar valet av placering utifrån platsens befintliga förutsättningar i förhållande till andra platser med liknande premisser. Likaså har kommunen utrett eventuell brukningsvärd jordbruksmark inom planområdet. Marken inom planområdet har sedan cirka 30 år tillbaka använts för golfbaneändamål och i närtid inte använts för jordbruksproduktion. Området är även detaljplanelagt för golfbana, enligt Länsstyrelsens vägledning om jordbruksmark från 2023 ska miljöbalkens bestämmelser för jordbruksmark därmed inte tillämpas. Kommunen bedömer därmed att marken inte bör kännetecknas som jordbruksmark och brukningsvärd åkermark.
- 1.9 Kommunens gatu- och parkenhet har tagit fram en övergripande trafikanalys för att tydligare analysera, bedöma och sammanväga följderna av hur det aktuella planförslaget tillsammans med andra projekt påverkar det lokala vägnätet samt E18. Framtagen trafikanalys (AFRY, 2020-12-14) visar att framtidens trafik år 2040 inte kommer medföra att köer bildas på E18:s avfarter eller påfarter.
- 1.10 Bedömningen är att denna synpunkt redan har beaktats genom att en gemensam trafikanalys har gjorts för det aktuella planförslaget och Viby 19:3. Vidare omnämns Del av Tång 2:5 i förslag till fördjupad översiktsplan över Kungsängen (FÖP Kungsängen) 2040. I FÖP Kungsängen ges förslaget att ändra tätortsavgränsningen så att ytan utvidgas och inkluderar planen.
- 1.11 Den frågan ska hanteras i arbetet med FÖP Kungsängen. I samband med framtagandet av FÖP Kungsängen tar kommunen fram en systemanalys för kommunens samlade exploaterings påverkan på E18 (och övriga vägar i och kring Brunna verksamhetsområde), efter de synpunkter som framkom i Trafikverkets samrådsyttrande till FÖP:en.
- 1.12 Kommunen har skickat in kompletterande handlingar angående skyddsåtgärder och 12:6 samråd med Länsstyrelsen har genomförts. Planbeskrivningen har uppdaterats med information om detta.
- 1.13 Synpunkten noteras och kommunen kommer att skicka in en tillståndsanmälan om vattenverksamhet.
- 1.14 Läs svar för 5.8.
- 1.15 Den sydligaste delen av markavvattningsföretaget Tång-Östra df 1954 angränsar, men är inte inom planområdet för Del av Tång 2:5. Då båtnadsområdet för Tång-Östra df 1954 dessutom

ligger uppströms planområdet anses det varken påverka eller bli påverkat av detaljplanen för Del av Tång 2:5, och därmed är det inte aktuellt att upphäva detta markavvattningsföretag. Markavvattningsföretaget Örnäs-Viby fanns tidigare inom det aktuella planområdet men är inte aktivt idag då markavvattningsföretaget blev upphävt av Mark- och miljödomstolen i juni 2014. Idag verkar ett industriområde på platsen och det forna båtadsområdet för Örnäs-Viby markavvattningsföretag ingår idag i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten.

- 1.16 ICA Fastigheter kommer att lämna in en ansökan till Länsstyrelsen för att pröva möjligheten att gräva bort fornlämningen L2020:6452 då marken där fornlämningen finns anses behövas för att uppfylla detaljplanens syfte. Ansökan avses lämnas in efter detaljplanen vunnit laga kraft.

2 Lantmäteriet inkom 2021-03-17

- 2.1 Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2021-02-16) har följande noterats: Delar av planen som bör förbättras. Texten i grundkartan till plankartan är mycket liten och kan med fördel förstöras för att underlätta orientering i plankartan.
- 2.2 Det saknas tryggad väg för huvudmannen till allmän platsområdet NATUR i västra delen av plankartan. Lantmäteriet har noterat den skrivelse som nämner detta förhållande under rubriken "Allmän plats" i planbeskrivningen, men ställer sig tveksamt till om resonemanget kan anses tillräckligt.

Kommentar

- 2.1 Synpunkten om grundkartan noteras.
- 2.2 I planbeskrivningens genomförandebeskrivning omnämns det att åtkomst till allmän plats NATUR bildas genom ett avtalsservitut med ändamål väg till förmån för fastigheten Viby 19:18 vilken ägs av Upplands-Bro kommun. Avtalsservitutet utgör en bilaga till exploateringsavtalet som utformas i ett senare skede i planprocessen. Först när kvarteretsmarken är utbyggd och samtliga vägar har fastslagits kan avtalsservitutet göras om till officialservitut.

3 Trafikverket inkom 2021-03-17

- 3.1 Detaljplanen berör E18 och dess ramper till trafikplats Brunna. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av denna och omfattar samtliga delar av anläggningen (till exempel ramper) och dess framtida utbyggnadsbehov. E18 är även primär transportled för farligt gods. Föreslagen detaljplan innebär en betydande ökning av trafiken, med uppskattningsvis 2 100 fordon per dygn samt cirka 230 fordon per maxtimma. Framtagen trafikanalys är gediget gjord och visar på att med ombyggnad av lokalvägar/korsningar så klaras trafiksituationen i området. Trafikverket instämmer att platsen är en lämplig lokalisering för lagerverksamhet, då området är utpekad som logistikcentrum i RUFSS 2050. Samtidigt är trafiksituationen på E18 ansträngd och kommer att vara än mer ansträngd i framtiden. Denna detaljplan pekar ytterligare på vikten av att kommunen tar fram en systemanalys på översiktsplanenivå för att se hur påverkan i trafiksystemet E 18 mot Kungsängen respektive Bro blir av kommunens samlade exploateringar (verksamheter och bostäder).
- 3.2 Det hade varit relevant att relatera i underlaget till trafikutredningen som togs fram för verksamhets/logistikområdet (Norrboda Brunna), för att se om tänkt exploatering för Tång 2:5 kan inrymmas i befintlig trafikökning, för verksamheter som eventuellt inte blir byggda i Norrboda Brunna. Detta för att på totalen inte få en försämrad trafiksituation i Brunna. Det är oklart om samtliga exploateringar i Norrboda Brunna och Viby är utnyttjade eller om fler ska tillkomma och att trafiksituationen därmed kan bli än värre i framtiden. Det vore önskvärt om detta förtydligades.

Som Trafikverket påpekat i tidigare yttranden för bland annat Viby 19:3, Rankhus och i förslag till fördjupade översiktsplaner behöver översiktsplanen redovisa en samlad syn på utvecklingen av bostads- och verksamhetsområden och påverkan på trafiksystemet. Kommunen behöver efter gjord systemanalys för trafik, se vilka åtgärder för kollektivtrafik, p-tal, gång/cykelbanor m.m. som krävs för att klara trafiksituationen i kommunen och vilka berörda detaljplaner som kan genomföras och redovisa det i översiktsplanen.

- 3.3 I planförslaget föreslås höga byggnader om 33 respektive 18 meter över nollplan. Området omfattas av hindersbegränsade ytor för Arlanda flygplats (så kallade MSA ytor). Arlanda flygplats är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar och i riksintresset flygplats ingår influensområden vad gäller höjdstriktioner. Det innebär att byggnader och anläggningar inte får genomtränga angivna hinderytor. Swedavia har meddelat att detaljplanens höjder inte har någon påverkan på Arlanda och Bromma flygplats och att de därmed inte har någon erinran mot planförslaget. Även LFV berörs av förslaget och ska höras.
- 3.4 I bullerutredning redovisas två alternativa placeringar av byggnader. Det är inte stora skillnader mellan alternativ A och C bullermässigt på bakgrundsnivån, men alternativ C verkar ha mindre påverkan på bakgrundsnivån på Naturreservatet jämfört med alternativ A. Med bakgrund från det torde alternativ C förordas bullermässigt. I övrigt har Trafikverket inga riktvärden som överskrids i planärendet, och därmed har vi inte heller några synpunkter.
- 3.5 Vad gäller luftföroreningar är det enda som behandlar detta i avsnitt ”kumulativa effekter” i MKB:n. Planbeskrivningen eller handlingarna till den behandlar inte hur planförslaget skulle kunna påverka till exempel utomhuskvaliteten i naturreservatet där människor vistas utomhus. Det finns inte heller några analyser gjorda över hur planförslaget skulle kunna påverka omgivningarna runt den planerade bebyggelsen i samband med det ökade flödet av tunga transporter.
- 3.6 Området kring Brunna verksamhetsområde ligger i lågpunkt och riskerar översvämning vid kraftiga regn som tar sig ner till E18. Detaljplanen behöver visa att situationen för omhändertagande av dagvatten, regn och kraftiga regn hanteras så att situationen kring översvämning inte försämras i plan- eller influensområdet.
- Det kommer skapas större mängder dagvatten och bli större belastning av föroreningar, vilket framför allt påverkar mottagande recipienter till detta område. De dagvattenåtgärder som föreslagits ser på en övergripande nivå tillräcklig ut för att ta hand om och fördröja de större mängderna dagvatten som skapas i den framtida situationen.
- 3.7 Kommunen har inte utrett hur framtida utbyggt område klarar skyfall och de skriver att det måste utredas vidare. Trafikverket instämmer och betonar vikten av att det görs. Skyfall måste kunna omhändertas inom planområdet och inte försämra upp/nedströms eller för anläggningar som E18 i influensområdet.
- 3.8 Planförslaget bidrar till att förstärka det befintliga terminalområdet i Brunna, men bristen på kopplingar till järnväg och/eller sjöfart ger inte den möjlighet till de intermodala funktioner som är önskvärda i utvecklade/nya logistikområden.
- 3.9 En annan fråga är elektrifiering. I planen tas det i och för sig upp att en förstärkt elförsörjning är en förutsättning för Brunnas framväxt men med tanke på utvecklingen inom elektrifiering, inte minst kopplat till Ica som har planer på att elektrifiera delar av sin trafik, ställer det krav på den lokala energidistributionen. Även på kort sikt bör man kunna förvänta sig att logistikområden kommer att ställa krav på mer omfattande energiförsörjning i takt med att stationär laddning blir allt viktigare för distributionstrafiken. Som nämndes i FÖP-remisserna skulle Trafikverket vilja att kommunen tog ett strategiskt grepp i översiktsplanen om hur man ser på godstrafiken och hur kommunen avser att verka för att effektivisera och göra den mer klimatsmart.
- 3.10 Planen redovisar inte förslag till p-tal eller vilka åtgärder som planeras för att kunna förvara cykel på ett säkert och attraktivt sätt. Det framgår inte heller på vilka förvarings och

ombytesmöjligheter som planeras för att attrahera anställda att åka kollektivt eller med cykel. Det vore önskvärt om det hanterades i planen.

- 3.11 Det är viktigt att kommunen tidigt i planeringen ställer krav på gång- och cykelbanor så att de får god standard. Vägarna i planområdet kommer att anläggas för tyngre fordon, samt korsningar för lokalgator kommer att byggas om. Vid ombyggnad så bör man även anpassa gång- och cykelbanornas övergångar så att de för fordonstrafiken hastighetssäkras.
- Planen innebär intrång i golfbana och närmar sig området till naturreservat både visuellt och ljudmässigt.
- 3.12 Vid trafikplats Brunna har kommunen pågående arbeten för att förbättra åtkomst till E18 samt gång/cykelväg och koppling via Granhammarsvägen till logistikområdet, som Trafikverket bevakar genom avtal om Trafikplats Brunna. Detaljplanen skulle kunna omnämna att denna utbyggnad pågår samt koppla tänkta tillgänglighetsåtgärder till dessa.

Kommentar

- 3.1 *Synpunktens innehåll har redan tagits ställning till genom att en omfattande trafikanalys för Brunna verksamhetsområde gjordes i december 2020. Trafikanalysen inkluderar planförslaget och andra aktuella exploaterings påverkan på E18 samt Brunna verksamhetsområdes lokala vägnät. Framtagandet av en systemanalys är en fråga som ligger hos kommunens strategiska planering och inte inom ramen för den här enskilda detaljplanen. Den övergripande trafikfrågan i Brunna hanteras i arbetet med FÖP Kungsängen. I samband med framtagandet av FÖP Kungsängen tar kommunen fram en systemanalys för kommunens samlade exploaterings påverkan på E18, efter de synpunkter som framkom i Trafikverkets samrådsyttrande till FÖP:en.*
- 3.2 *Se kommentar 3.1. Kommunen antecknar att en sådan systemanalys behöver innefatta insatser för p-tal och andra faktorer.*
- 3.3 *Kommunen noterar synpunkten. Luftfartsverket (LFV) har fått samrådshandlingarna och har inget att erinra mot detaljplanen. Luftfartsverket ska även få granskningshandlingarna remitterade till dem. En flyghindersanalys är beställd hos LFV som visar att planförslaget inte påverkar några utrustning eller hinderbegränsande ytor höjdmässigt.*
- 3.4 *Alternativ C har redan valts ut eftersom det har en mindre påverkan på Lejondals naturreservat jämfört med alternativ A.*
- 3.5 *I planbeskrivningen finns information om att planförslaget inte bedöms innebära en sådan ökning av trafik att miljö kvalitetsnormerna för luft riskerar att påverkas negativt.*
- 3.6 *Se kommentarerna 1.2 och 1.3.*
- 3.7 *Se kommentarerna 1.2 och 1.3.*
- 3.8 *Kommunen noterar yttrandet.*
- 3.9 *För tillfället för kommunen en dialog kring förstärkt elförsörjning, vilket är en förutsättning för lagerverksamhetens etablering och en förutsättning för framväxten av Brunna verksamhetsområde. Detta med hänvisning till att ICA bland annat har planer på att elektrifiera delar av sin trafik, vilket ställer krav på den lokala energidistributionen. Det finns ett pågående detaljplaneärende för byggandet av en fördelningsstation i Bro. Fördelningsstationen kommer att stärka elförsörjningen i kommunen.*
- Eon och Vattenfall har fått tillfälle att lämna yttrande i samrådet och de har inte uttryckt att elförsörjningen är ett problem för detaljplaneförslaget. Se punkt 14.1 & 22.1.*
- 3.10 *Kommunen noterar den inkomna synpunkten om säkra förvaringsmöjligheter för cyklar och behovet av att komplettera med information om tänkta ombytesmöjligheter. Kommunen framför det till exploitören inför kommande detaljprojektering. Det är även förtydligt att anställda har möjlighet att åka kollektivt eller ta sig till och från jobbet med cykel. Utanför planområdet, vid Frekvensvägen, planeras en busshållplats där buss 558 kommer att köra*

igenom och stanna. Detaljplanen utesluter heller inte möjligheten att projektera för en eventuell busshållplats vid entrén till området där vändplan ska finnas. Närhet till en ny busshållplats kan göra det mer attraktivt för anställda att åka med kollektivtrafiken till och från arbetsplatsen.

Vad gäller p-tal har kommunen ingen parkeringsnorm för verksamheter utan antalet parkeringsplatser anpassas till antalet arbetstillfällen som genomförandet av planförslaget genererar. Exploatören har avsikten att Breeam-certifiera anläggningen, vilket bland annat kan bidra till goda möjligheter för ett mer hållbart resande till och från den planerade arbetsplatsen.

- 3.11 *I dagsläget finns det befintlig gång- och cykelväg från Kungsängens station fram till fastigheten. Planen föreslår att en gång- och cykelbana kopplar ihop området med Frekvensvägen. Inom planområdet anläggs det en gång- och cykelväg från infarten och planområdesgränsen fram till personalentrén. För övrigt noterar kommunen synpunkten.*
- 3.12 *Kommunens antecknar synpunkten och har kompletterat planbeskrivningen i det avseendet.*

4 Svenska kraftnät inkom 2021-03-26

- 4.1 Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och vill upplysningsvis meddela att verket kommer ta fram nya sträckningsförslag för ledningsprojektet Hamra-Överby. I arbetet med det nya sträckningsförslaget är det av högsta vikt att kommunen och Svenska kraftnät samverkar och Svenska kraftnät emotser en dialog som resulterar i att båda parter fortsatt kan utveckla den egna verksamheten.
- 4.2 Vid förändringar av distributionsnätet, i form av nya anslutningar eller jordtag, kan särskilda säkerhetsåtgärder och mätningar behöva utföras i samverkan med Svenska kraftnät. Dessa förändringar ska anmälas till Svenska kraftnät i enlighet med 3 § elsäkerhetsförordning (2017:218), om det inte är uppenbart att det saknas ett sådant påverkanssamband som avses i den paragrafen.
- 4.3 Svenska kraftnät önskar att ni vid remittering av kommande ärenden sänder full-ständigt material till oss. Vi ser gärna att relevant lägesbunden data i form av shape- eller dwg-filer skickas till oss med information om vilket koordinatsystem de är skapade i. Exempel på detta kan vara detaljplanegränser och utredningskorridorer.

Kommentar

- 4.1 *Kommunen tackar för informationen samt bekräftar att Svenska kraftnät har och haft en god dialog och samverkan. Den aktuella föreslagna sträckningen för luftledningen Hamra-Överby planeras byggas utanför planområdet och påverkar därmed inte detaljplanens genomförande.*
- 4.2 *Kommunen noterar yttrandet.*
- 4.3 *Kommunen tackar för upplysningen och kommer att ha detta i åtanke vid granskningskedet.*

Kommunala nämnder

5 Bygg- och miljönämnden inkom 2021-03-30

- 5.1 På plankartan finns det två olika höjdbestämmelser på byggnader. Bygglovsavdelningen gör bedömningen att det finns två olika bestämmelser för samma sak. Detta behöver ses över för att säkerställas och kontrolleras.
- 5.2 Det är svårt för lovhandläggare att kontrollera f1-bestämmelsen och vilken del av byggnad som får vara 50 %. Den bestämmelsen som finns på plankartan öppnar för att den högre delen kan hamna närmre E18 än vad som anges i illustrationerna och därmed synas mer.

- 5.3 Kan bestämmelsen om bygglovsplikt för fasadbelysning och belysningsstolpar preciseras så att det framgår vem som ska utföra utredningen? För att säkerställa att idéerna om utformning och gestaltning följer med i det som byggs kan det vara lämpligare att tydligare beskriva det som bestämmelser direkt i plankartan. Om bestämmelser finns beskrivet där blir det ett mer stringent krav på utformningen, men det medför också att detaljplanen blir mindre flexibelt.
- 5.4 Bullerutredningen, sidan 8; ”Utöver trafikflöden beräknas det på uppställningsytan för lastbilar kunna stå 15 lastbilar samtidigt (oavsett tid på dygnet) varav hälften på tomgång med kylaggregat påslagna. Resterande lastbilar på området förväntas kunna anslutas till elnätet.” Det framgår inte hur länge lastbilarna tillåts stå på tomgång. Kylaggregat kan ge upphov både till lågfrekvent buller samt utsläpp. Tomgångskörning bör inte vara en primär lösning.
- 5.5 Det framgår inte tydligt hur trafiken till området kommer att ledas. Går den via Effektivägen finns det risk att de bostäder som eventuellt kommer att byggas i det nya bostadsområdet i Viby 19:3 påverkas av det ökade trafikflödet. Även om det är två separata planprocesser och de ännu inte är genomförda går det inte att komma ifrån att människor kan komma att påverkas av det ökade flödet av tung trafik i framtiden.

Det framgår inte heller hur bostäderna öster om Granhammarsvägen (instrumentvägarna) påverkas av den ökade trafiken med anledning av etableringen. Antalet tunga fordon beräknas öka mellan 600-1600 st per dag beroende på veckodag enbart till denna nyetablering (planbeskrivning sidan 51).

- 5.6 Vattenverksamhet behöver anmälas/ansökas till kommunen/länsstyrelsen. Anläggning av dagvattendammar anmälas till kommunen. Efter exploatering och färdigställande kommer flödena och volymer som ska till sekundära skyfallsleder kunna öka betydligt vilket kan förvärra nedströmsliggande områden. Påverkan på nedströmsområde och den lågpunkt som finns söder om planområdet bör utredas vidare för att säkerställa att planen inte försämras för nedströms bebyggelse. Miljö- och livsmedelsavdelningen anser att en sådan utredning behövs.
- 5.7 Miljö- och livsmedelsavdelningen saknar redovisning av områden utanför detaljplanområdet som kan påverka eller påverkas av planområdet. Tex ska dagvatten kunna ledas till torrdammen och Örnäs dagvattendammen. Samt befintliga dagvattenrörs kapacitet om flera områdets dagvatten kopplas på befintliga rör i området.
- 5.8 Det är önskvärt att det finns tillräckligt med yta inom detaljplanen för att ta hand om dagvattnet. Viktigt att yta inte tas bort för hantering av dagvatten. I nuläget finns ingen information om grundvattennivån inom planområdet och därför är det oklart om infiltration från magasin kommer vara möjlig.
- 5.9 Grundvatten i området behöver utredas om man ska kunna veta om infiltration från magasin kommer vara möjlig.
- Göra geoteknisk markundersökning i området för att utreda närmare hur genomsläppligheten är i området. För att kunna ha bra dagvattenanläggningar.
 - Se till att dagvattenanläggningar som anläggs klarar behovet i området så att man ska kunna uppnå MKN samt att de inte ska bli sämre.
- 5.10 Bergarter är uppbyggda av olika mineraler som kan innehålla spårelement av metaller och sulfidförande mineral med giftiga tungmetaller. Dessa bergarter är vanligtvis stabila så länge de befinner sig i syrefattiga miljöer och inte utsätts för andra oxiderande ämnen. Vid sprängning av sulfidförande berg uppstår fler exponerade ytor vilket leder till att en större yta som utsätts för kemisk vittring och nedbrytning om den utsätts för syre, nederbörd eller grundvatten. Reaktionen kan även frigöra vätejoner som bidrar till sänkt pH och surt vatten. Även andra grundämnen, tex arsenik kan frigöras till närliggande mark, vattendrag och grundvatten. Sekundärt kan processen bidra till ökad vittring hos andra mineral.
- 5.11 Enligt planprogrammet, sidan 38 anges det ”att prover ska komma att tas i samband med den geotekniska undersökningen inför granskningskedet”. Enligt ”PM Geoteknik” anges det att

”inga undersökningar har gjorts av bergmassan utan enbart baserad på analys av befintligt material”. Hur säkerställs det att detta befintliga material är representativt för det område som ska exploateras? Det framgår inte hur eventuella problem med sulfidförande bergarter ska komma att tas omhand om det upptäcks att det finns ett större område inom planen. Dessa problem har ökat enormt inom många lokaler i Stockholms län under senare år och flera detaljplaner har avbrutits eller minskats ner på grund av sulfidhaltigt berg som medfört allt för stora kostnader, tex Rosenhill i Fullersta, 2019. Miljö- och livsmedelsavdelningen anser därför att det ska finnas en upprättad plan för att ta hand om sulfidförande berg och jordmassor innan projektet påbörjas.

- 5.12 Det har under tidigare år uppförts en vall inom fastigheten Tång 2:5. Det har tillkommit massor i flera omgångar till denna vall, det bör säkerställas att dessa massor inte innehåller några föroreningar.
- 5.13 Enligt miljökonsekvensbeskrivningen, MKB, bedöms naturvärdena sammantaget inom området som höga och att ett genomförande av detaljplanen riskerar att medföra stor negativ påverkan på skyddade arter och höga naturvärden om inga skadeförebyggande åtgärder vidtas. Miljö- och livsmedelsavdelningen bedömer därför att de föreslagna åtgärderna för att motverka negativa konsekvenser bör genomföras. Alternativt bör en annan lokalisering utredas vidare.
- 5.14 Vid anläggandet av den skyddande ridå av växtlighet som planeras som skydd mot ljusspill från fordon, bör man även se till årstidsväxlingar, vilket kan förändra förhållandet på platsen och leda till att skyddet riskerar att utebli delar av året.
- 5.15 Enligt slutsatserna i Lokaliseringsutredningen uppges att landskapsbild, kulturhistoriska värden och fornminnen kommer att påverkas. Miljö- och livsmedelsavdelningen bedömer att det även finns risk för att växt- och djurliv kommer att påverkas negativt vilket också bör hanteras.
- 5.16 Cirka 4 hektar av planområdet består av jordbruksmark klass 5 och 4. De högsta klasserna av jordbruksmark i denna del av landet. Jordbruksmarken ligger i anslutning till annan jordbruksmark av klass 5. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen, sid 72, har ett PM tagits fram för att utreda om marken inom planområdet kan klassas som brukningsbar. Enligt PM:et kan marken inte anses vara brukningsbar eftersom marken inte varit i produktion under en längre tid samt eftersom den har planlagts för annat ändamål och omges av bland annat en golfanläggning. Enligt PM:et bedöms marken därför som icke brukningsvärd jordbruksmark. Att marken ska vara brukningsvärd är ett kriterium för att lokaliseringssprövning behöver göras enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Med tanke på ett ökat behov av brukningsbar jord i Sverige bedömer miljö och livsmedelsavdelningen att, även om marken inte rättsligt anses vara brukningsvärd, har den ett högt värde utifrån brukningsbar jord. Även om marken inte skulle lämpa sig för storskaligt jordbruk skulle den kunna vara lämpad för småskaligt jordbruk. I planbeskrivningen, sid 33, framgår dock att efter planläggningen för golfbana har jordbruksmarken bearbetats med bland annat fyllnadsmassor, vilket försvårar en eventuell återskapande process eller brukning av marken.
- 5.17 Det anges under punkt 5.2.2.2 i lokaliseringsutredningen att ”tillkommande trafik bedöms inte skapa allmänna kapacitetsproblem i trafiknätet”. Hanteringen med långa köbildningar har reducerats genom att Granhammarsvägen byggts om och cirkulationsplatser införts. Dock har inte problemet med ökad köbildning och tillhörande risker vid Mätarvägen utretts fullt ut.
- 5.18 Punkt 2.2.5 i trafikutredningen ”Utredning – Utformningsalternativ Mätarvägen-Granhammarsvägen, Norconsult (2019), påvisar att det kommer att krävas ytterligare åtgärder för att minimera riskerna med trafiken. Förslag som ges är förlängning av Mätarvägen till Kockbackavägen, vilket kommer att resultera i en ökning av trafik i andra änden av nya planen för Viby 19:3, där det enligt planen inte finns några avgränsningar mellan tänkta hus och vägen som stoppar upp buller och luftföroreningar (avgaser).

- 5.19 Det andra förslaget som ges är en ny avfartsramp mellan Brunna och E18. Lejondals naturreservat är utpekad som rekreationsområde i ÖP 2010. Kommunen behöver säkerställa att Lejondals naturreservat inte påverkas negativt av åtgärden.
- 5.20 Ingen barnkonsekvensanalys har gjorts inför yttrandet.

Kommentar

- 5.1 *Höjdbestämmelserna har justerats i plankartan. I plankartan möjliggörs nu generellt bebyggelse upp till en höjd på 23 m över mark. Den nya logistikverksamheten kommer att hålla sig inom den höjdbegränsningen, med vissa höjdelar på upp till 33 m vilket möjliggörs av bestämmelsen e₃. Orsaken till detta är för att möjliggöra automatiserade robotlagerlösningar som är en del av moderna storskaliga logistikverksamheter.*
- 5.2 *Plan- och markenheten noterar yttrandet men bedömer att den flexibiliteten i planen behövs, oavsett vart den högre delen hamnar kommer landskapsbilden och vyerna från E18 påverkas mer eller mindre.*
- 5.3 *Plan- och markenheterna antecknar synpunkten men anser att det blir för specifikt att precisera i planen vem som ska utföra utredningen. Gestaltungsprogrammet som är en del av planhandlingarna belyser redan idéerna om belysning, utformning och gestaltning och ligger till grund för detaljplanen.*
- 5.4 *Plan- och markenheten antecknar synpunkten. Enligt kommunens lokala hälsoskyddsföreskrifter får förbränningsmotorer i stillastående fordon inte hållas igång utomhus i mer än 1 minut inom detaljplanelagt område. Planbeskrivningen har kompletterats med information om tomgångskörning.*
- 5.5 *Den kommande trafikstringen från höglagret ansluter via Garpebodavägen och fördelas på vägnätet i huvudsak på Mätarvägen och Effektivägen. I trafikutredningen går det på s. 19 att utläsa att: "Det råder stor osäkerhet hur trafiken fördelar sig då bedömningar i tidigare utredningar skiljer sig åt. Alstringen bedöms också kunna variera med +/- 30 procent beroende på vilka åtgärder som genomförs på de respektive vägarna och anslutande korsningspunkter. Med hänsyn till osäkerheterna antas i denna trafikutredning en fördelning på 50 procent vardera på Effektivägen respektive Mätarvägen."*
- 5.6 *Se kommentarerna 1.5 och 1.13.*
- 5.7 *Med de föreslagna dagvattenåtgärderna hanteras den erforderliga fördröjningsvolymen upp till åtgärdsnivån inom planområdet. Enligt VA-enheten finns kapacitet nedströms för hantering av dagvatten från planområdet. Gällande skyfallshantering och påverkan på nedströms områden se kommentar 1.5.*
- 5.8 *Dagvattenutredningen beskriver en lösning för dagvattenhantering som uppnår åtgärdsnivån och som inte bedöms påverka möjligheten att uppnå MKN för recipienten. Dagvattenlösningen planeras att genomföras. Grundvattenmätningar har genomförts. Grundvattennivåer ligger nära bottennivåer för dagvattendammar och möjligheten till infiltration från dessa är troligtvis begränsad. Möjligheten till infiltration från övriga infiltrationsstråk och grönytor finns dock.*
- 5.9 *Läs kommentaren 5.8.*
- 5.10 *Inom Upplands-Bro kommun kan det förekomma sulfidberg och sulfidlera. I samband med den geotekniska undersökningen som gjorts inför granskningsskedet har borrhprover tagits. Planbeskrivningen har kompletterats med information från den senaste geotekniska utredningen och information om borrhproverna. Alla provpunkter bedöms vara tagna i granodioriten och vara representativa för halterna inom hela området.*
- Plan- och markenheten har tagit fram en geoteknisk undersökning som bedömer att det inte föreligger någon stabilitets- eller sättningsproblematik inom fastmarksområden. Inom fastmarksområden bedöms grundläggning kunna ske med platta på mark. Sulfidbandad lera har återfunnits inom större lerdjup i dalgången mellan det östra och det västra*

fastmarksområdet på cirka 7,5 meters djup. Schaktarbeten inte är planerad att ske ned till detta djup och kommer således inte påverka detaljplaneområdet.

- 5.11 *Se kommentar 5.10.*
- 5.12 *Synpunkten noteras avseende att kommunen behöver säkerställa att dessa massor inte innehåller några föroreningar.*
- 5.13 *Plan- och markenheten noterar yttrandet.*
- 5.14 *I gestaltningsprogrammet beskrivs det hur skyddsplanteringar och bevarad natur bibehålls inom planområdet. De bevarade naturmarkspartierna karaktäriseras av raka stammar med tallskog till exempel. Ett av de sparade naturmarkspartierna ligger i planområdets västra del mot Lejonaldals naturreservat och ett annat återfinns i nordöst mot golfbanan. Träd i form av tallar bör i viss utsträckning kunna skärma av ljusspill under samtliga årstider.*
- 5.15 *Plan- och markenheten är medvetna om att växt- och djurliv kommer att påverkas. Påverkan beskrivs och hanteras bland annat i planbeskrivningen, "Naturvärdesinventering PM Fladdermöss", "PM - Åtgärder för att bevara större vattensalamander" och "Naturvärdesinventering" samt miljökonsekvensbeskrivningen där åtgärdsförslag exemplifieras.*
- 5.16 *Läs svaret under kommentaren 1.8.*
- 5.17 *Plan- och markenheten utreder just nu möjligheten för en vägkoppling mellan Kockbacka trafikplats och Brunna verksamhetsområde och ingår i arbetet med en åtgärdsvalsstudie. Kommunen tar i samband med FÖP Kungsängen även fram en samlad trafiknätverksanalys för både Bro och Kungsängen som tar hänsyn till befintlig och kommande detaljplaneläggning. Dessa två utredningar är parallella och pågående processer.*
- 5.18 *Se svar 5.17.*
- 5.19 *Se svar 5.17. Naturreservatet kan endast komma att prövas om upphävning om alla andra alternativ är utredda och prövade. Det är än osäkert huruvida naturreservatet påverkas negativt eller inte.*
- 5.20 *Då planområdet inte innehåller bostadsbebyggelse eller någon form av skol-, ungdoms- eller fritidsverksamhet anses inte en barnkonsekvensanalys vara relevant. Det beror på att planområdet angränsar till andra verksamheter: en golfbana och enstaka bostadsbebyggelse som inte skapar tillräckliga skäl för framtagande av en barnkonsekvensanalys i dagsläget. Planbeskrivningen inför granskning av detaljplanen innehåller däremot en text om barnkonsekvenser.*

6 Kultur- och fritidsnämnden inkom 2021-03-31

- 6.1 Den första arkeologisk utredning resulterade i att en ny oregistrerad fornlämning påträffades. I övrigt påträffades två sentida lämningar i form av en raserad stenmur och ett gränsmärke, vilka bedöms som övriga kulturhistoriska lämningar. Vid inventeringen noterades även tre terränglägen som bedömdes lämpliga för tidigare bosättning. Dessa bedöms som möjliga fornlämningar och som kommer att vidare utredas. Det är bra att en vidare arkeologisk utredning kommer genomföras som kommer redogöra för om de finns fler fornlämningar inom planområdet. Enligt detaljplanen kommer befintliga och eventuella nya fynd tas bort. Försök istället i möjligaste mån att bevara fornlämningar och låt dessa bli en tillgång i områdets gestaltade naturområden.
- 6.2 Enligt detaljplanen påverkas i övrigt inte de viktigaste läsbara historiska elementen i utbredningsområdet av exploateringen då de ligger tillräckligt långt bort eller skärmas av från planområdet genom höjdryggar och/eller vegetation. Det finns inget att erinra mot den bedömningen. Området har redan genomgått en stor förändring och en vidare exploatering av Tång 2:5 bedöms inte ge någon större negativ påverkan på kulturmiljövärden.

- 6.3 Vikten av fysisk aktivitet och stimulans för hjärta och hjärna är allmänt känt. I vår växande kommun är det därför viktigt att det finns goda möjligheter att vara aktiv. En förutsättning för detta är att det finns lokaler, anläggningar och träffpunkter för fritidsaktiviteter, både inom kultur och idrott. Nära till natur och tillgången till friluftsliv bidrar också starkt till god folkhälsa. Förslaget till detaljplan innebär att ett område på cirka 30 hektar som idag används för rekreation -främst i form av golf men även skidåkning och promenader – omvandlas till verksamhetsområde för logistik. I ÖP 2010 är planområdet utpekad som golfbana och för rekreation. ÖP lyfter också fram att tillgängligheten till Lejondals naturreservat och Hällkanas friluftsområde ska säkras igenom området Brunna verksamhetsområde och befintliga skogsbyn ska i huvudsak bevaras. Avseende exploatering på rekreationsmark samt exploatering av skogsbyn går planförslaget för Tång 2:5 emot ÖP 2010. Enligt FÖP Landsbygd ska kommunen också värna grönområden och rekreationsområden och medverka till att utveckla värdefulla natur- och kulturmiljöer samt frilufts- och rekreationsområden. Planförslaget för Tång 2:5 går emot FÖP landsbygd när rekreationsområden minskas.
- 6.4 I väster avgränsas planområdet av Lejondals naturreservat som har stor betydelse för besökare och kommuninvånare. I söder finns Örnäs- Lillsjöns naturreservat som också är ett välbesökt friluftsområde. I naturreservaten påverkas värdena inom rekreation och friluftsliv endast i låg grad av exploateringen av planområdet förutsatt att kompensationsåtgärder avseende landskap genomförs tex brynzoner, växtriddåer och vegetation vid plangränsen mot Lejondals naturreservat.
- 6.5 Inom planområdet påverkas rekreation och friluftsliv i mycket hög grad, då det förvandlas från golfbana till verksamhetsområde.
- 6.6 Positivt är att det skapas ett ”grönt naturstråk” som ska säkra en möjlig passage för friluftslivet genom planområdet med nya dammar för dagvattenhantering och kompensationsåtgärder för värdefulla biotoper.
- 6.7 I Brunna finns idag få idrotts- och aktivitetsytor och det är även brist på anlagda grönytor med hög rekreativ kvalitet, vilket ska noteras i detta sammanhang.
- 6.8 En exploatering bedöms ge små konsekvenser för barn. Förlusten av rekreations och fritidsytor kan dock vara en negativ konsekvens av en exploatering.

Kommentar

- 6.1 *Se svar 1.16.*
- 6.2 *Samhällsbyggnadskontoret noterar synpunkten om att exploateringen inte innebär någon större negativ påverkan på kulturmiljövärden.*
- 6.3 *En framtida exploatering kommer att ha en inverkan på rekreation och friluftsliv. Golfbanan kommer att finnas kvar även om den minskar i storlek. Anslutande rekreationsmöjligheter i form av Lejondalsnaturreservat finns i direkt anslutning till planområdet i väster. Dagvattendammarna som föreslås kan ge rekreativa inslag i området. Genom att planlägga naturmarken som allmän platsmark skapas tillgång till allmänheten att använda de delarna samt möjlighet att utveckla de som värdefulla mikro natur- och kulturmiljöer samt frilufts- och rekreationsmiljöer.*

En landskapsanalys som inkluderar rekreation och friluftsliv har tagits fram för att hitta lämpliga kompensationsåtgärder, vilka framför allt är en större sammanhängande brynzon samt trädridåer och ängsmark. Brynzonen bidrar med viktiga ekologiska funktioner som en övergång till naturreservatet. Denna brynzon innefattar dagvattendammar, strandzoner och gräsmarker som är betydelsefulla för bland annat grodor och vattensalamandrar. Inom planområdet planteras slänter och impedimentsytor med träd och ytor som inte passar för träd besås med ängsväxter. Ängsväxter kan utgöra födosök för pollinerande insekter till exempel.

- 6.4 *Se ovanstående kommentar 6.3.*

- 6.5 *Se kommentar 6.3.*
- 6.6 *Samhällsbyggnadskontoret antecknar yttrandet.*
- 6.7 *Samhällsbyggnadskontoret vill förtydliga att golfbanan bibehålls även om den begränsas i sin omfattning. Likaså bevaras Lejondals naturreservat (som i och för sig ligger utanför planområdesgränsen) som utgör ett viktigt rekreationsområde för Bros och Kungsängens tätortsbor. I det nya planförslaget planeras ett gång- och cykelstråk längs med Garpebodavägen och in mot planområdet samt en gångslinga runt lagerbyggnaden. Tanken är att gångslingan kan fungera för en promenad eller joggingrunda under pausen för de anställda. Vid planområdets entré och i planområdets mitt föreslås gröna inslag. Dessa kan fungera som spridningsöar för växt- och djurliv men även som en viktig kontrast mot hårdgjorda ytor.*
- 6.8 *Synpunkten antecknas. Idag är området planlagt som kvarterersmark och allmänheten, och barn i synnerhet, har inte tillträde till området helt fritt i dagsläget.*

7 Tekniska nämnden inkom 2021-04-21

- 7.1 Det är särskilt viktigt att gång- och cykelvägnätet i industriområdet är väl utbyggt så att barn ska kunna ta sig på ett säkert sätt med den tunga trafiken närvarande.
- 7.2 I beskrivningen av planområdet står det bland annat att läsa följande: ”I söder finns etablerade verksamheter i form av stora lagerbyggnader, som bland annat hör till Ramirent och Zalando. I närheten av byggnaderna finns ytor för parkering men även större ytor för containrar och motortrafikleden E18.” Nämnden anser att det bör förtydligas att ytorna för parkering och för containrar finns inom det egna fastighetsområdet. I annat fall kan man tro att ytorna är allmänna.
- 7.3 Tekniska nämnden ställer sig mycket positiv till tillskapandet av brynzoner, växtridåer och vegetation vid plangränserna för att dels minska den visuella påverkan inifrån Lejondals naturreservat och att värden inom rekreation och friluftsliv kan bibehållas så långt som möjligt.
- 7.4 I förslaget framgår att tillgängligheten från och till planområdet kommer att stärkas genom att Garpebodavägens standard höjs så att lastbilstrafiken klarar av att åka på vägen från och till planområdet. Tekniska nämnden anser att Garpebodavägen mellan Effektivägen/Kraftvägen och planområdet ska breddas för att klara den ökade trafikmängden till planområdet. Nämnden befarar annars att vägen inte kommer att vara tillräcklig för kollektivtrafiken samt trafiken till de övriga befintliga verksamheterna.
- 7.5 Tekniska nämnden är mycket positiva till att gång- och cykelbanan kommer att utökas så att planområdet kopplas ihop med befintlig gång- och cykelnät. Det är helt i linje med kommunens cykelstrategi som är ett verktyg för att öka cyklandet i kommunen.
- 7.6 Lager- och logistikverksamheterna kommer att generera såväl gods- som besöks- och personaltrafik till och från planområdet. Enligt planförslaget kommer Garpebodavägen att utgöra in- och utfart för trafiken till planområdet. Den förväntade trafikmängden från planområdet uppgår till ca 2100 fordon/dygn under en peak-dag d.v.s. den dagen i veckan med högst trafik och som vanligtvis inträffar på måndagar. Övriga dagar är det 1900 fordon/dygn och på veckosluten uppgår trafikmängden till ca 800 fordon/dygn. Maxtimmen för trafikflöden som utgörs främst av tunga lastbilar och personbilar är kl. 05-06 på morgonen. Under maxtimmen räknar man med ca 230 fordon/timme. Enligt kommunens trafikmätning som gjordes i februari 2021 var årsdygnstrafiken, ÅDT, på Garpebodavägen 420 fordon. Tekniska nämnden anser att det är nödvändigt att separera in- och utfarten till och från planområdet genom att en utfart byggs från planområdet till Mätarvägen så att trafiken inte enbart belastar Garpebodavägen.

Kommentar

- 7.1 *Med stöd av kommunens Gång- och cykelplan (2021) finns det ett utvecklat gång- och cykelvägnät inom och mellan tätbebyggda områden såsom Kungsängen och Brunna. Fram till planområdet finns det en befintlig gång- och cykelväg, delvis utbyggd parallellt med Garpebodavägen, som utgör infartsgata för detaljplanen. Inom planområdet föreslås att en ny gång- och cykelväg anläggs från infarten och planområdesgräns fram till personalentrén.*
- 7.2 *Meningen har formulerats om så att det är tydligt att ytorna hör till fastigheterna.*
- 7.3 *Synpunkten noteras.*
- 7.4 *Plan- och markerheten antecknar yttrandet och kommer att beakta en eventuell standardhöjning gällande Garpebodavägen mellan Effektivägen/Kraftvägen.*
- 7.5 *Plan- och markerheten noterar kommentaren.*
- 7.6 *Kommunen har fört ett resonemang kring detta. In- och utfarten avsedd för ICA:s CFC-lager på fastigheten Örnäs 1:22 är endast anpassad efter kommande trafik för just CFC-lagret. En bedömning har gjorts att denna in- och utfart inte är tillräckligt bred samt inte heller har tillräckligt antal körfält för att klara av ytterligare trafik från NLS-lagret på Del av Tång 2:5.*

Fastighetsägare

8 Fastighetsägare 1 m.fl. inkom 16 mars 2021 Garpeboda 1:3

Fastigheten Garpeboda 1:3 har sedan samrådet för detaljplanen bytt ägare, där lagfarten vid detta dokumentets framtagande har gått genom, medan tidigare ägare fortfarande står som taxerad ägare. Den nya fastighetsägaren har angivit att man inte håller fast vid tidigare fastighetsägares yttrande, samt att man inte har något att erinra mot planförslaget. Yttrandet besvaras trots det nedan.

- 8.1 *Undertecknade är emot Icas planerade höglager och vi motsätter oss planprocessen. Om trafiken ska gå på Garpebodavägen som föreslagits, kommer det innebära en miljö som gör det omöjligt för oss att bo kvar på fastigheten. Vi vill därför inte att den planerade breddade vägen ska gå över Garpeboda 1:3. Vi sitter i en situation där Ica är beroende av vår mark för att genomföra sitt projekt, därav har en dialog påbörjats mellan parterna för eventuell försäljning av Garpeboda 1:3. Kommunen säger att en försäljning endast ska ske på frivillig basis och att parterna skall vara överens, medan Ica nämner att de kommer ta till hjälp av politiker och kommun för att genomföra planen mot vår vilja.*
- 8.2 *Bullermätningarna är datorgjorda och teoretiska. Det kommer att bli en helt annan upplevelse i verkligheten när man lägger till ex. vindförhållanden, grus på våren som dammar, ekot från Ramirents industribyggnader mm. Ofta blåser det syd- och sydvästliga vindar här, vilket gör att buller, vibrationer och damm hamnar rakt in på våra fastigheter, detta är inget mätningar tar hänsyn till, (fastigheten har varit i familjens ägor sedan 1985). Boendemiljön kommer bli katastrofalt dålig för närliggande fastigheter.*
- 8.3 *Dessutom måste vibrationer tas i hänsyn. I dagsläget vibrerar det så mycket, när någon lastbil kört fel upp mot golfbanan, att man vaknar nattetid. Hur ska detta bli när det ska passera tusentals lastbilar dygnet runt? Det har dessutom varit inkonsekvent information angående mängden lastbilar som skall passera från Icas sida under dialogmöten, då mängden har utökats med tiden.*
- 8.4 *Vår erfarenhet av kommunens befintliga planläggning och de industrier som finns idag, det har på intet sätt blivit som utlovat. Exempelvis skövling av skog som skulle vara kvar för en grön avgränsning (Tång 2:2) och den utlovade trädallén som aldrig blev av, mot boenden i nordost (Garpebodavägen). Infrastrukturen är inte anpassad för fotgängare på ett säkert sätt, ex. folkmassor som går på bilvägarna. De utfarter och korsningar som idag finns skapar ofta farliga trafiksituationer för oskyddade gångtrafikanter, vid ex. felparkerade lastbilar och den felplicerade busshållplatsen på Garpebodavägen. Med denna erfarenhet i ryggsäcken är det svårt som boende intill, att känna tillit till att det kommer bli som utlovat.*

- 8.5 Nedskräpning och fekalier. Det är i dagsläget en hygienisk olägenhet med personer som uppehåller sig i området en längre tid, där lastbilschaufförer uträttar sina behov och bor i sin lastbil både här och där. Utöver det finns i dagsläget varken papperskorgar eller faciliteter för detta. Redan idag får vi ofta se lastbilar att avlägsna sig från vår mark.
- 8.6 Ljusköroreningar har redan funnits sedan industrierna byggdes, intill det planerade området, trots att vi boenden klagat till företagen, så står det ständigt och lyser, ofta dygnet runt, in i våra fastigheter och in över det planerade området. Dessutom kommer lastbilarna att förorena desto mer nattetid.
- 8.7 Det saknas idag en damm som samlar upp de föroreningar som den tunga trafiken utefter Garpebodavägen och industriområdet medför (däckrester, dieselavgaser, läckage på vägar, tomgångskörning). Var finns denna med i projektplanen? Allt ytvatten från vägarna, var renas det?
- 8.8 Bygget planeras intill det fina rekreationsområde som finns, det som är ett naturreservat kommer minska och bli ljudligare. Den ökade trafiken och nyttillkomna Samrådsbrev författat 2021-03-14 byggnaderna kommer få ljudet att studsas in i naturreservatet. Vi tycker att om det ska ändras från golfanläggning till något annat, ska den nya verksamheten vara i liknande, grön karaktär, för en bra övergång från industriområde till naturreservat.
- 8.9 Viltstråk - de stråk som var etablerade innan industriområdet har försämrats. Jakten i området har redan påverkats och vi ser färre djur redan idag. Hur kommer det bli med ytterligare exploatering i området? Vart finns de naturliga övergångarna som djur kan ta sig igenom industriområdena? Exempelvis tog sig djur under motorvägstunneln mellan Örnäsområdet och militärområdet på ett enkelt sätt.
- 8.10 Kommunen är i dagsläget inte intresserad av att lösa lastbilsproblematiken med felparkeringar och uppställning, med den blockering av utfarter och vägfiler som sker dagligen.
- 8.11 Historiskt sett har vi inte kunnat lita på Upplands-Bro kommun och företag som har exploaterat i området då de har lovat gröna avgränsningar och skyddande åtgärder för vår boendemiljö, naturreservatet och landet men det har visat sig att planbeskrivningarna inte fullföljs eller efterlevs.
- 8.12 Fortkörning och trafikchaos. Omkörningar i högerfil om man som privatbilist håller hastigheten. Tutande och allmän stress föreligger ofta. Infrastrukturen är redan idag undermålig och förenad med risker. Redan idag är det framkomlighetsproblem som gör att det tar lång tid att ta sig ut ur området till följd av de företag och lastbilar som ska in och ut ur området, det känns inte seriöst att hävda att det inte kommer bli framkomlighetsproblem om det tillkommer all denna planerade trafik.
- 8.13 Det är inte hållbart med det stora flödet på lastbilar som är planerat - är det verkligen förenligt med det nya bostadsområdet Viby (gamla Coop) som skall uppföras? Granhammarsvägen kommer att bli mycket hårt trafikerad och Brunnarondellen kommer inte kunna enbart vara infart till Brunnas industriområde, det är idag redan överbelastat. Det angivna tidsspannet kommer inte vara förenligt med verkligheten, det kommer att bli trafikstockning. Om planen ska gå igenom krävs en ny väg till Kockbacka trafikplats och det går att undvika naturreservatet (se Bilaga 1).
- 8.14 Att sälja mark för ett projekt som försämrar vår boendemiljö ytterligare. Vi tycker att det är ologiskt att Ica ska få möjlighet att komma åt sitt nya område genom vår fastighet. Vi anser att Ica kan anlägga anslutningsvägar, till sitt nya område, genom sitt befintliga område som är i direkt anslutning, då detta är fullt möjligt.
- 8.15 Den vision och de planer vi har med vår mark har drastiskt förändrats i och med det rådande planprojektet. Vi bedömer att det inte är hållbart att bo kvar på vår fastighet om planen för detta område går igenom. Vi bor lantligt och tvingas in i ett industriområde, vi vill inte ännu mer omringas av en miljö som präglas av industri och tung trafik.

- 8.16 Dagens ranchområde är klassad som jordbruksmark och bör bevaras för Mälardalens förmåga att försörja människor. Kommunens bortförklaring att jordbruksmarken är svår att återställa är anmärkningsvärd ur ett skyddsvärdesperspektiv. Om det är så lätt att kringgå bevarande av jordbruksmark är all jordbruksmark i riskzonen att exploateras.

Kommentar

Kommunen noterar att fastigheten har bytt ägare sedan samråd.

- 8.1 *Kommunen noterar att fastigheten vid tillfället för granskning av detaljplan har bytt ägare.*
- 8.2 *Enligt planens bullerutredning har beräkningar av trafikbuller gjorts som inkluderar inverkan av fasadreflexer från byggnader (ej frifältsvärden). I bullerutredningen beskrivs det att bullerpåverkan vid bostäder i huvudsak orsakas av trafiken på vägen som leder fram och in på området. Bortsett från detta bidrag är den ekvivalenta ljudnivån från verksamheten avsevärt lägre 40 dBA oavsett tidpunkt på dygnet. Med trafiken inkluderad i allt verksamhetsbuller är ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad som högst 48 dB och maximala ljudnivån 49 dBA. Inomhus uppskattas ekvivalent ljudnivå till 23 dBA och maximal ljudnivå 24 dBA.*
- Enligt förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader "bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad." Således är bullernivåerna godkända. Kommunen bedömer inte att damm kommer att blåsa in på fastigheten i den utsträckningen att det betyder en olägenhet. Yttrandet i övrigt noteras.*
- 8.3 *Kommunen har inte ändrat informationen om antalet lastbilar som etableringen kommer att medföra. Körvägar kommer att anläggas med god standard för att undvika störningar från exempelvis vibrationer.*
- 8.4 *Kommunen beklagar tidigare dåliga erfarenheter av löften som inte har uppfyllts och kan endast lära av tidigare misstag samt vara lyhörda framgent. I det här fallet finns det en befintlig gång- och cykelväg till och från planområdet som utvecklas för en trafiksäker infrastruktur åt gångtrafikanter. I samband med det tar kommunen ansvar för en trafiksäker miljö men detta enskilda planprojekt har inte rådighet eller ansvar att påverka hela gång- och cykelvägnätet i hela Brunna verksamhetsområde. Det är en fråga för kommunens strategiska planering och inkluderar fler detaljplaner än just Del av Tång 2:5 m.fl. Frågan behöver tas upp i ett samlat grepp inom kommunen.*
- 8.5 *Kommunen förstår att nedskräpning och fekalier kan förekomma på platser utanför planområdet. Dock är det något som enskilda fastighets- och verksamhetsägare behöver ta ansvar för respektive fastighet där nedskräpning förekommer. Planförslaget föreslår rastmöjligheter för lastbilschaufförer inom området där det även kommer att finnas lastbilsparkeringar. Till följd av detta görs bedömningen att planområdets fastighetsägare tar sin del av ansvaret.*
- 8.6 *Ljuskällor undviks genom att ytor inte kommer att lysas upp i onödan och fasadbelysning kommer att reduceras under timmar på dygnet när det inte behövs. I gestaltungsprogrammet beskrivs det hur ljus avskärmas genom att plantera vegetation, gärna vintergrön sådan, i slänter som även upprättar ett skydd mot intilliggande bostäder och gångbanan samt naturområden västerut mot Lejongdals naturreservat. Det skapas även en smal grön korridor (6-15m) bestående av vegetation och utan ljusinstallationer i norra delen av planområdet som kan bidra till avskärmningen. I plankartan formuleras en administrativ bestämmelse att "Bygglov krävs även för uppförande av fasadbelysning samt belysningsstopp högre än 9 meter" samt "Ljussättning inom området ska utformas så att påverkan på fladdermöss minskas. Ljuspåverkan ska redovisas vid bygglov."*
- 8.7 *I planbeskrivningen står det: "Omedelbart väster om huvudlagerbyggnaden planeras en damm avsedd för rening av dagvattnet (A, se Fig. 1) och söder därom ytterligare två dammar (B och C, se Fig. 1) för sedimentation efter det första reningssteget. Reningsdammen som kan*

innehålla petroleumprodukter och tungmetaller skärmas av med en barriär som hindrar salamandrarna att utnyttja vattnet som lekdamm.”

Dagvattenutredningen föreslår att dagvatten från gatorna och gång- och cykelbanorna inom planområdet leds till skelettjordar. Detta ger även möjlighet att ersätta en del träd som kommer att tas bort i och med att planområdet hårdgörs. Dagvattnet som lämnar plangränsen har en cirka 5 km lång väg fram till recipienten och reningsprocesser pågår även i Granhammarsbäcken och Lillsjön vilket innebär att ytterligare rening och fastläggning sker på vägen till recipient.

- 8.8 *I plankartan reglerar en ”skydd mot störningar”-planbestämmelse att buller från verksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inte överstiger 50 dBA vid fastighetsgräns till Bro Häradsallmänning 1:1, vilket är fastighetsgränsen mot naturreservatet. Kommunen anser sig ha beaktat synpunkten genom att mötet mellan reservatet och lagerverksamheten sker i form av en brynzon med genomtänkta val av växtlighet och utformningar. Det beskrivs närmare i gestaltungsprogrammet och planbeskrivningen. Kommunen vill understryka att naturreservatets storlek inte kommer att minska inom detaljplanen för Del av Tång 2:5. Läs även kommentar 18.9.*
- 8.9 *Synpunkten om naturliga övergångarna för djur antecknas.*
- 8.10 *Läs kommentar 8.5.*
- 8.11 *Kommunen beklagar upplevelsen. Kommunen vill upplysa om att planbeskrivningen ska hjälpa till att tolka plankartan men är inte juridiskt bindande. Vidare reglerar Plan- och bygglagen (2010:900) vilka krav som får ställas på exploatörer vilket innebär att kommunen inte kan styra alla detaljer i allt som planeras och byggs.*
- 8.12 *I planbeskrivningen och trafikutredningen av Sigma Civil har en eventuell framtida trafiksituation utretts för år 2040. Utredningens utfall visar att flera av korsningarna, längs till exempel Granhammarsvägen, blir ansträngda under rusningstid redan innan planområdet är utbyggt. Detta var väntat och ligger i linje med tidigare trafikutredningar som kommunen har gjort. Således är det inte planrådets trafik som medför att systemet blir ansträngt vid rusningstid. Det pågår en övergripande trafikanalys parallellt med denna process, så kallad systemanalys, för hela Kungsängen som ska undersöka trafiksituationen i förhållande till E18 och det lokala vägnätet. Förhoppningen med en sådan analys är att kommunen ska få en bättre helhetsbild över trafiken för att kunna komma fram till lämpliga åtgärder.*
- 8.13 *Läs kommentar 1.10.*
- 8.14 *Det befintliga området som ICA har idag har en detaljplan med genomförandetid kvar vilket innebär att projektet inte kan göra ingrepp på det området, dvs. skapa anslutningsväg in till det nya planområdet.*
- 8.15 *Synpunkten antecknas.*
- 8.16 *Sedan 1989 finns en gällande detaljplan 8907-F för del av Tång (golfanläggning). I detaljplanen är planområdet utpekad som golfanläggning med mera. Med andra ord har en tidigare bedömning gjorts att marken inom planområdet ska tas i anspråk för annat syfte än åkermark.*

9 Fastighetsägare 2 m.fl. inkom 16 mars 2021 Viby 19:17

En fastighetsreglering har genomförts efter samråd av detaljplanen, där den del av Viby 19:17 som ligger inom planområdet har övergått i fastigheten Tång 2:5. Fastigheten ligger därmed inte längre inom planområdet, men är sakägare i form av granne till planområdet.

- 9.1 Vi är missnöjda över de framtida planerna på Garpebodavägen, då vi egentligen har andra visioner för vår mark. Vägen är idag gjort för enbart golfverksamheten, den är alltså inte

lämplig för tung trafik, då det skulle föra med sig stor påverkan på närliggande fastigheter i form av vibrationer. Om vägen ska byggas om för tung trafik måste man också tänka på hantering av dagvatten och dränering mot åkermarken. Hur kommer utsläpp från lastbilar att hanteras gällande detta? Och eventuell sönderkörning och framkomlighetsproblem av befintlig väg om det ska börja gå tung byggtrafik där.

- 9.2 I framtiden oroar vi oss också för framkomligheten, framförallt under rusningstiden då man ska till jobbet kl. 06.00, då det idag redan är besvärligt.

Kommentar

- 9.1 *Tanken är att vägen byggs om, vilket även beaktar dagvattenhantering och dränering mot åkermark. Det kommer att anläggas en trädplanterad grönremsa med träd och ett tillhörande svackdike mellan infartsvägen och gång- och cykelbanan. Norr om infartsvägen kommer ett dike med skelettjord att anläggas med maxslänt på 1:2 (ca 27 graders lutning). Garpebodavägen kommer att genomgå en standardhöjning så att lastbilstrafik klarar av att åka på vägen från och till planområdet.*
- 9.2 *Se kommentar 8.12.*

10 Fastighetsägare 3 inkom 14 mars 2021
Garpeboda 1:2

- 10.1 Vi är emot upplägget av det planerade höglagret, det är en mycket olycklig historia och ej igenomtänkt. Bygga mot ett naturreservat och ta bort del av golfbanan är en dålig idé, folk måste ha något att göra på fritiden. Använder idag golfbanan, den delen som försvinner, och dess led som leder till närliggande naturreservat.
- 10.2 Om planen går igenom behöver vi servitut för en utfart mot kommunal väg.
- 10.3 Dessutom behövs en bullervall, minst 6 meter hög (alternativt bullerplank), mot lastbilstrafiken och från kylaggregaten på alla lastbilar. Vill inte att Icas verksamhet ska påverka det visuella intrycket, att gröna områden/skog mot vår fastighet ska vara kvar. Ej någon stark belysning mot bostaden, såsom nuvarande verksamheter har.
- 10.4 Hur kommer miljön påverkas av alla utsläpp från lastbilar, ex. grundvattnet.
- 10.5 Hur kommer luftkvalitén att bli för oss boende, lukt och avgaser?
- 10.6 Hur kommer buller och vibrationer att bli, då man idag vaknar utav en lastbil som kört fel upp mot golfbanan?
- 10.7 Lösning på allt detta är att en väg mot Kockbacka trafikplats byggs och sen kan all trafik istället gå igenom deras egen fastighet via Mätarvägen, istället förbi vår fastighet på Garpebodavägen.

Kommentar

- 10.1 *Kommunen vill poängtera att golfbanan inte försvinner helt utan endast begränsas till sin omfattning. Övergången mellan den planerade lagerbyggnaden och naturreservatet är väl genomtänkt genom en brynzon med olika typer av växtlighet.*
- 10.2 *Kommunen antecknar yttrandet om servitut för en utfart mot kommunal väg. Detaljplanen ändrar inte förutsättningar för servitut mellan fastighetsägarna för Garpeboda 1:2 och Tång 2:5 då området mellan den planerade kommunala gatan och Garpeboda 1:2 inte ligger inom planområdet.*
- 10.3 *Se kommentar 8.6.*
- 10.4 *Läs kommentar 5.8.*
- 10.5 *Se svaret under 30.4 och 12.2.*

10.6 Läs punkt 8.2.

10.7 Se kommentar 5.17.

Övriga remissinstanser

11 Norrvatten inkom 2021-02-17

11.1 Norrvatten förmedlar att de inte berörs av detaljplanen.

Kommentar

11.1 Kommunen noterar informationen.

12 GlobalConnect (IP-Only) inkom 2021-02-17

12.1 GlobalConnect (IP-Only) har inget att erinra mot det aktuella förslaget.

12.2 Däremot har GlobalConnect (IP-Only) intresse av att vara med att samförlägga i exploateringen. Global connect har lämnat kontaktuppgifter för ledningssamordning.

Kommentar

12.1 Kommunen noterar synpunkten

12.2 Kommunen noterar informationen.

13 Luftfartsverket inkom 2021-02-18

13.1 Luftfartsverket (LFV) har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Kommentar

13.1 Kommunen tackar för informationen. En flyghindersanalys är beställd hos LFV som visar att planförslaget inte påverkar några utrustning eller hinderbegränsande ytor höjdmässigt.

14 Vattenfall Eldistribution AB inkom 2021-02-18

14.1 Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan eller inom dess närområde och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende "Samråd Detaljplan Tång 2:5 m.fl. Upplands-Bro kommun Dnr KS 18/0440".

Kommentar

14.1 Synpunkten noteras.

15 Käppalaförbundet inkom 2021-03-03

15.1 Käppalaförbundet har tagit del av förslag till rubricerad detaljplan för del av Tång 2:5 m.fl. i Kungsängen i Upplands-Bro kommun. Förbundet har inga anläggningar i området som kan påverkas av den föreslagna planen. Förbundet har för övrigt inga synpunkter.

Kommentar

15.1 Kommunen antecknar synpunkten.

16 Skanova (Telia Company) AB inkom 2021-03-03

- 16.1 Skanova (Telia Company) AB har tagit del av förslag till detaljplan enligt ovan, och låter framföra följande. Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. 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 undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar

- 16.1 *Kommunen tackar för informationen om markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet och antecknar yttrandet. I detaljprojekteringsskedet ses det över hur dammen inom naturmarken placeras i förhållande till Skanovas ledning men en preliminär bedömning är att ledningen kommer att behöva flyttas intill detaljplanens gränsområde.*

17 Swedavia AB inkom 2021-03-15

- 17.1 Swedavia, Stockholm Arlanda Airport har ingen erinran mot rubricerat planförslag.

Kommentar

- 17.1 *Synpunkten noteras.*

18 Naturskyddsföreningen Upplands-Bro inkom 2021-03-12

- 18.1 I FÖP 2040 står det att ”När tätorterna växer bör detta inte ske på bekostnad av Grönkilen...”. Det är alldeles fel att göra inskränkningar i den redan hårt ansatta grönkilen, Görvälnkilen. Planområdet ligger intill Lejondals naturreservat och fungerar i dag som en nödvändig barriär mellan logistikområdet och reservatet. En inskränkning i Görvälnkilen får stora konsekvenser i både lokal och regional grönstruktur och är irreversibel.
- 18.2 I och med att planområdet ansluter direkt till reservatet finns en betydande risk för påverkan på djurlivet. Logistikverksamheten riskerar också att störa djurliv som rekreations- och friluftaktiviteter genom buller och ljusföroreningar och genom lukt från tillverkning av färdigmat. Även åkerbruk påverkas. Det finns risk att den närliggande omgivningens kulturvärden påverkas av de tänkta byggnadshöjderna.
- 18.3 I samrådsunderlaget står att planområdet innefattar stora delområden som är värderade till klass 3. Några delområden är bedömda som klass två, vilket motsvarar högt naturvärde. I FÖB 2040 står det ”...naturvärden (klass 1 och 2 sparas, klass 3 och 4 grönkompenseras).” Naturskyddsföreningen uppmanar kommunen att beakta detta i sitt beslut.
- 18.4 Som påtalas i samrådsunderlaget är den största utmaningen den större vattensalamandern som har ett starkt skydd i EU:s Habitatdirektiv. Hela dess livsmiljö är skyddad och åtgärder planeras inom planområdet för att säkerställa artens ekologiska kontinuitet. Naturskyddsföreningen ifrågasätter om åtgärderna som presenteras i planerna är tillräckliga för att ge salamandrarna det skydd som de behöver.
- 18.5 I samrådsunderlaget finns åtgärder för att skydda fladdermössen. Naturskyddsföreningen ifrågasätter om belysningsåtgärderna som presenteras i planerna är tillräckliga för att ge fladdermössen det skydd som de behöver.
- 18.6 Det finns också områden enligt Skogsstyrelsens nyckelbiotopsinventering och objekt med högt naturvärde (Skogens pärlor; Skyddad natur). Naturskyddsföreningen anser att det är viktigt att bevara värdefulla skogsområden, dels på grund av att naturvärden i skogen är mer och mer hotade. Dels därför att tätortsnära natur/skog är viktiga för människors välbefinnande.
- 18.7 Vi anser att man inte ska bygga en ny väg från Kockbacka till fastigheten. Vägen planeras att byggas i kanten av Lejondals naturreservat. Det skulle innebära ytterligare krympning av reservatets mark och ännu mer bullerstörning inne i reservatet. Det finns sedan tidigare förslag

till detaljplan och miljökonsekvensbeskrivning för Trumpetartorp (Bro Nr 1901) som naturskyddsföreningen lämnade synpunkter på. Vi tycker att en ny avfart/påfart istället bör byggas i direkt anslutning till Brunna industriområde.

- 18.8 Naturskyddsföreningen anser att planen inte ska godkännas utan avslås eller omarbetas så att grönkilen inte naggas och så att naturreservatet inte påverkas.

Kommentar

- 18.1 *En del av planområdet ligger inom Görvälnkilens svaga samband där marken i hög utsträckning består av skogsmark och öppen mark. Samma del av planområdet klassificeras som grönkil men utgör inte en del av dess värdekärna. I dagsläget utgör denna del en golfbana och fungerar redan dåligt som spridningslänk i den riktning som den gröna kilen sträcker sig. Däremot utgör golfbanan ett samband upp nordost mot grönområdet på Försvarmaktens övnings- och skjutfält, men detta spridningssamband är inte en del av Görvälnkilen.*

Ett svagt samband är utpekad i RUFSS 2050 mellan värdekärnan kring Örnässjön i söder och norrut till området kring Lejondalssjön. Sambandet är svagt och fungerar dåligt eftersom det till viss del är uppbrutet då delar av Brunna verksamhetsområde och E18 delar grönkilen itu.

Exploateringen bedöms ytterligare försvaga grönkilen och ett redan svagt grönt samband. Däremot kommer insatser inom planområdet vidtas för att mildra effekterna av exploateringen. En brynzon kommer att anläggas i den västra delen av planområdet mellan Lejondalsnaturreservat och lagerbyggnaderna. Denna brynzon utgörs idag av ett relativt homogent bryn med ungskog och har relativt låga naturvärden. I planförslaget kommer brynzonen att utvecklas till att bli ett mer varierat bryn med flera zoner som är värdefulla för biologisk mångfald. Brynzonen kommer präglas av dagvattendammar, gräs och vegetation och fungerar som en skyddszon likt golfbanan idag. Brynzonen kommer även att tillåta ett spridningssamband i nord-sydlig riktning vilket är positivt för grönkilens syfte. Den föreslagna brynzonen ligger i linje med de föreskrifter som lyfts fram i SLL:s dokument "När, vad och hur? Svaga samband i Stockholmsregionens gröna kilar" (2012) där det beskrivs hur brynzoner som grönområden kan ta hand om partiklar, luftföroreningar och hantera vattenavrinning.

- 18.2 *En brynzon kommer att anläggas i den västra delen av planområdet mellan Lejondalsnaturreservat och lagerbyggnaderna. I planförslaget kommer brynzonen att utvecklas till att bli ett mer varierat bryn med flera zoner som är värdefulla för och gynnar den biologiska mångfalden. Området har också i sin nuvarande struktur och skötsel en likhet med det gamla kulturlandskapet, vilket gynnar den större vattensalamandern. Åtgärder kommer vidtas för att gynna fladdermössens miljöer där ljusföroreningar bland annat ska undvikas så långt det går och att ytor inte lysas upp i onödan. Fasadbelysning kommer att undgås och ljus avskärmas samt att ytor inte lysas upp under timmar på dygnet när det inte behövs. Mer information kring belysning och avskärmning finns att läsa i gestaltungsprogrammet.*

I och med att naturmarken med tillhörande dammar och brynzon blir allmän plats, till skillnad från kvartersmark som det är idag, möjliggör det för rekreations- och friluftaktiviteter i ännu större utsträckning för allmänheten än innan.

Lagerbyggnaden kommer inte att producera färdigmat då livsmedlen kommer in förpackade, går ut förpackade och kommer därmed inte producera någon sådan lukt.

- 18.3 *I naturvärdesinventeringen beskrivs det att planområdet är kraftigt påverkat av mänsklig aktivitet. Planområdet har en mindre del som utgörs av golfbana med rester av tallskog i form av utspridda skogsdungar samt ett flertal dammar. De högsta naturvärdena ligger i de dammar som finns utspridda över området, samt de äldre solbelysta tallarna som finns kvar. Stora ytor består av kortklippt gräsmatta (greener och fairway) som bedöms ha låga naturvärden. Vidare finns sandgropar (bunkrar) och sparade skogsdungar med äldre tallskog (ruffen) samt dammarna. I dammarna har större och mindre vattensalamander påträffats samt*

brungroda och vanlig padda. Enligt artskyddsförordningen (2007:845 §6) är mindre vattensalamander och vanlig padda fridlysta.

Intill planområdets entré och i planområdets mitt kommer det att utvecklas grönområden i olika storlekar. Grönområdena kan fungera som spridningsöar för växt- och djurliv men även som en viktig kontrast mot hårdgjorda ytor.

Naturvärden i klass två finns utspridda inom planområdet. En större yta av klass två finns i nordöstra delen av planområdet mot plangränsen. Höglagret tangerar inte den stora ytan för naturvärden klass två, vilket innebär att den i stort sett bevaras. Se kartillustration i naturvärdesinventeringen för att se vart den planerade byggnaden hamnar i förhållande till naturvärdena.

- 18.4 *För att vidmakthålla vattensalamandrarans bevarandestatus har ett vattensalamander-PM upprättats. Planområdet utformas och exploateras på ett sådant sätt att en livskraftig population av större vattensalamander bibehålls. Kommunen kan dock inte bortse från att den planerade exploateringen tar en del av den miljö i anspråk som den större vattensalamandern sannolikt idag utnyttjar som aktivitetsområde. Därför kommer nya aktivitetsområden att skapas. Ett särskilt område på cirka 50 x 400 meter (brynzon) reserveras och värnas för vattensalamandrarans fortlevnad. Området har i sin nuvarande struktur och skötsel en likhet med det gamla kulturlandskapet och angränsar till opåverkad naturmiljö, vilket gynnar arten. Likaså kommer området att ha ett flertal dammar anpassade för vattensalamandrar samt ligga i närheten. Åtgärder vidtas i form av övervintringsplatser, lekdammar av god kvalitet, födosöksområden och gömställen.*

Åtgärder kommer att vidtas under byggtiden för att säkerställa salamanderns bevarandestatus inom planområdet.

- 18.5 *Gällande fladdermöss fann fladdermusexperten inga boendemiljöer eller övervintringsplatser inom planområdet vid genomförd fladdermusinventering. Av den orsaken görs bedömningen att exploateringen inte medför att några boendemiljöer för fladdermöss försvinner. Skyddsåtgärder kommer att vidtas för att stärka fladdermössens miljöer. Det innebär att ljusföroreningar ska undvikas så långt det går och ytor inte lysas upp i onödan. Fasadbelysning kommer undgås samt att ytor inte lysas upp under timmar på dygnet när det inte behövs och ljus avskärmas genom att ljuset riktas nedåt. Läs punkt 8.6.*
- 18.6 *Planförslaget innebär exploatering på rekreationsmark samt exploatering av skogsbryn, vilket går emot kommunens översiktsplan (ÖP 2010). Däremot finns det glest bevuxen tallskog som delvis kommer att sparas. Vidare kommer området att kompletteras genom vegetationsplantering i form av tillkommande träd- och buskplanteringar. I planområdets södra och nordöstra delar planeras det för skyddsplanteringar och en kompletterade brynzon. Naturliga arter ska väljas så att planteringarna upplevs som en del av det ursprungliga landskapet*
- 18.7 *Läs kommentar 5.19.*
- 18.8 *Kommunen noterar synpunkten.*

19 Region Stockholm Trafikförvaltningen

inkom 2021-03-15

- 19.1 *Planbeskrivningen anger att planförslaget ligger i linje med RUF 2050 gällande utvecklingen av gods- och logistikstrukturen i Stockholmsregionen, och att området är utpekad som ett befintligt terminalområde av regional betydelse. Region Stockholm vill påpeka att RUF 2050 anger att vägterminaler i logistikcentrum bör lokaliseras så koncentrerat som möjligt för att möjliggöra samlastning. De bör också lokaliseras i så nära anslutning till järnvägs- och sjöfartsförbindelser som möjligt. Det är betydelsefullt för att främja ett modalt skifte till järnväg och sjöfart, men även för att minimera matartrafik med lastbil. RUF 2050 anger också att det i den nordöstra delen av Stockholmsregionen finns ett behov av att utveckla ett nytt område för varuhanterade verksamheter. Planförslaget bidrar till att förstärka det*

befintliga terminalområdet i Brunna, men bristen på kopplingar till järnväg och/eller sjöfart ger inte den möjlighet till de intermodala funktioner som är önskvärda i utvecklade/nya logistikområden. För en fortsatt utveckling av större gods- och logistikområden och områden för varuhanterande verksamheter i nordöstra regiondelen och i kommunen är det önskvärt att hitta lokaliseringar som möjliggör en ökad intermodalitet.

19.2 Planområdet ligger i direkt anslutning, och berör till del, den regionala grönkilen Görvälnkilen. Regionen välkomnar att kommunen i planarbetet tagit fram underlag som särskilt studerat planförslagets påverkan på grönkilen. Regionen bedömer att kommunen med utgångspunkt i underlaget om grönkilen och tillsammans med övriga utredningar gällande natur- och miljövärden har gjort relevanta avvägningar och åtgärder gällande planförslagets påverkan på grönkilen.

19.3 Det är viktigt att ha fokus på lösningar för hållbar mobilitet även vid planering och utvecklande av arbetsplats- och verksamhetsområden. Region Stockholm vill därför betona vikten av att kommunen säkerställer att åtgärder genomförs för det som planbeskrivningen anger angående hållbar mobilitet, nämligen att utveckla och säkerställa en gång- och cykelinfrastruktur för planområdet och intilliggande områden med tillgängliga, trygga och trafiksäkra och gena kopplingar till närliggande områden och målpunkter och framkomlighetsåtgärder för oskyddade trafikanter.

För att kunna tillgodose det befintliga resandet och för att öka andelen hållbara resor anser Regionen att det kommer krävas åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Några sådana åtgärder presenteras inte i planhandlingarna. Istället hänvisas till en ÅVS som föreslås genomföras därför är det viktigt att en sådan kan bli av som tar det helhetsgrepp som saknas i planen.

Region Stockholm anser att de rekommendationer som anges i den trafikanalys som tagits fram inom ramen för planarbetet är en bra utgångspunkt för ett fortsatt arbete kring trafiksystemet. Bland annat rekommenderas att kommunen tar ett helhetsgrepp kring trafiksituationen i hela Brunna och föreslår en utredning enligt åtgärdsvalsmetodiken. Region Stockholm stödjer att en ÅVS (åtgärdsvalsstudie) som tar ett helhetsgrepp kring Brunna utifrån hållbar utveckling, hållbara resor och transporter, mobility management genomförs. I den bör det ingå att ta ett samlat grepp för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

19.4 Under rubriken Regional gång och cykelplan redovisar kommunen kopplingarna till kommunens egen gång och cykelplan från 2012. Regionen vill påpeka att det inte finns någon regional gång- och cykelplan för Stockholmsregionen, däremot finns det en regional cykelplan för Stockholmsregionen som för närvarande är under revidering.

19.5 För att säkerställa en god kollektivtrafikförsörjning bör den planering som berör buss och dess infrastruktur utgå enligt trafikförvaltningens riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss). Regionen ser ett behov av att den befintliga linjen (558) som trafikerar Brunna bör gå via Frekvensvägen och att det då kommer att behövas en hållplats där. Möjligheter för detta behöver studeras samt hållplatsläge ska ske i dialog med trafikförvaltningen. Om det handlar om att trafikera entrén behöver detta studeras i en separat process med Region Stockholms trafikförvaltning.

19.6 Regionen anser att det finns brister som behöver studeras vidare. Underlaget visar att det inom verksamhetsområdet kommer bli stora framkomlighetsproblem orsakade av korsningspunkter. I trafikutredningen redovisas 4 stycken korsningspunkter utmed Granhammarsvägen. Där har SL idag genomgående busstrafik. I utredningen har det gjorts kapacitetsberäkningar i Capcal för respektive korsning och utifrån det föreslås korsningsutformningar. Resultaten från Capcal kan bara säga något om den enskilda korsningen. Har man flera korsningar på en sträcka säger resultatet inte något om hur de påverkar varandra. Men det gör resultaten från simuleringarna redovisade i PM trafikanalys; trafiken på Granhammarsvägen kommer öka kraftigt, vilket kommer att belasta korsningarna och medföra framkomlighetsproblem.

En effekt av den ökade trafiken är att Pettersbergsvägen används som ett alternativ för trafik åt båda riktningar mellan industriområdet och E18 för att undvika korsningen Granhammarsvägen/Mätarvägen. På Pettersbergsvägen har vi busstrafik. För Regionen är det viktigt att bussframkomligheten inte försämras här. Detta saknas i planbeskrivningen och bör beskrivas.

- 19.7 GATA på sträcka i plankartan har en bredd på 7 meter vilket är bra om det är så att körbanan är 7 meter. Region Stockholm saknar en beskrivning av hur sektionen ser ut för att kunna bedöma om detta är tillräckligt. Även en beskrivning av om det planeras för gång- och cykelväg här saknas och bör ritas in i sektionen med måttangivelser.
- 19.8 I planbeskrivningen används begreppet busstation. Region Stockholm vill att detta ändras till busshållplats då dessa två begrepp har olika innebörd. Vidare beskrivs att en busshållplats föreslås vid entrén. Tilltaget utrymme i plankartan ser knapp ut för hållplats och vändning av boggiebuss vilket är ett krav från trafikförvaltningen vid nybyggnationer. Därför behöver en spåranalys av vändslangan göras som visar att det är möjligt att trafikera entrén med boggiebuss.

Kommentar

19.1 *Kungsängen/Brunna utgör ur ett regionalt perspektiv ett av de viktiga lägena i Stockholmsregionen för utveckling av logistikcentrum. De utpekade områdena i regionen är: Arlanda-Rosersberg, Almnäs/Mörby, Norvik-Nynäshamn, Jordbro samt Bro/Kungsängen. Kommunen har gjort en lokaliseringsprövning för att undersöka lämpliga platser för den tänkta etableringen. Den valda platsen ligger inom Brunna verksamhetsområde där stora delar av den kommunala infrastrukturen finns utbyggd till området. Det skapar en kommunalekonomisk god genomförbarhet. Vidare ligger etablering av lager-och logistikanläggning i tätortsnära områden samt utnyttjande av befintlig infrastruktur ligger planförslaget i linje med kommunens översiktsplan (ÖP 2010), men går emot ÖP på några andra punkter.*

Fastighetsägaren ICA håller i dagsläget på att uppföra ett online-lager för hemleverans av livsmedel till slutkund på angränsande fastighet Örsnäs 1:22. En utveckling på av del av Tång 2:5 möjliggör en stor samlokalisering fördel. Det kommer bland annat innebära minskat behov av varutransporter vilket går i linje med en hållbar utveckling.

Kommunen hänvisar även till lokaliseringsutredningen som fastställer att god tillgång till motorvägsnätet är en viktig förutsättning för att kunna hantera den tyngre trafik som alstras av etableringen då distribution ska ske till butik är spårbunden trafik inte ett fullgott alternativ.

- 19.2 *Kommunen tackar för synpunkten.*
- 19.3 *Kommunen hänvisar till svaret i 3.11. Vidare antecknas synpunkten om att åtgärder krävs för att öka kollektivtrafikens attraktivitet inom ramen för detta planarbete men även inom ramen för kommande ÅVS.*
- 19.4 *Kommunen noterar synpunkten.*
- 19.5 *Kommunen antecknar yttrandet.*
- 19.6 *Kommunen noterar yttrandet och förstår att viss oro finns för trafiksituationen och framkomligheten i Brunna. Idag finns inga bussar på Pettersbergsvägen på grund av den smala passagen genom tunnlarna under E18. Tanken är dock att bussarna ska gå där i framtiden så att Norrboda får bussförbindelse. I skrivande stund pågår tekniska utredningar för framtagande av lämplig åtgärd för bussförbindelse. Trafikförvaltningen och Nobina samt Trafikverket har varit inblandade i den pågående processen. Kommunen är medvetna om att Granhammarsvägen och Pettersbergsvägen är viktiga för kollektivtrafiken och arbetar aktivt för att framkomligheten ska fungera mellan Brunna och Kungsängens station.*

- 19.7 *Synpunkten noteras. Området med GATA har lite varierande bredd i plankartan med generellt runt 15 m. I det området planeras en körbana med 8 m bredd samt diken för dagvattenhantering.*
- 19.8 *Kommunen noterar synpunkten och ändrar planhandlingarna där det står busstation till busshållplats. Kommunen ser i nuläget att befintliga hållplatslägen för buss i närområdet kommer att nyttjas.*

20 Bro Häradsallmänning inkom 2021-03-16

- 20.1 Inledningsvis bör påtalas att Bro Häradsallmänning såsom berörd fastighetsägare i fortsättningen önskar vara mottagare av samrådshandlingar och hade önskat dialog tidigare i planeringen. Nu pågående samråd kom till Häradsallmännings kändedom genom andra kanaler.
- 20.2 Bro Häradsallmänning har inga invändningar mot exploateringen av fastigheten i sak, då det gynnar kommunen att en stor arbetsgivare etablerar sig här, i anslutning till Brunna industriområde. Vad gäller den framtida trafiksituationen vill vi fästa uppmärksamheten på att vi, efter förfrågan från kommunens samhällsbyggnadsförvaltning om att göra en anslutningsväg mellan Brunna logistikområde och Kockbackarondellen över Allmänningens marker, ställt oss positiva till en sådan lösning.
- 20.3 Häradsallmännings intresse av att främja hållbart skogsbruk behöver inte komma i konflikt med anläggandet av en sådan väg eftersom det kan ske parallellt med redan existerande motorväg. Den mindre del av naturreservatet som ska påverkas uppvägs av andra närliggande områden med högre naturvärden som kompenserar eventuella förlorade värden.
- 20.4 Eftersom Bro Häradsallmänning äger marken som därvid tas i anspråk behöver dock dialogen komma igång i ett tidigt skede i planeringen. Med förhoppning om en bra dialog i framtiden.

Kommentar

- 20.1 *Kommunen skickade ut information om samråd till Bro Häradsallmänning som berörd fastighetsägare och beklagar att försändelsen inte kom fram.*
- 20.2 *Kommunen tackar för synpunkten. Se även kommentar 5.19 för mer utförligt svar kring eventuell anslutningsväg från Kockbacka trafikplats.*
- 20.3 *Kommunen noterar synpunkten.*
- 20.4 *Kommunen antecknar yttrandet och förespråkar även vi en dialog i ett tidigt skede.*

21 Skogsstyrelsen inkom 2021-03-17

- 21.1 Skogsstyrelsen har inga synpunkter.

Kommentar

- 21.1 *Kommunen antecknar yttrandet.*

22 E.ON Energidistribution AB inkom 2021-03-17

- 22.1 E.ON Energidistribution AB har studerat dom inkomna handlingarna och har följande synpunkt. E.ON har haft kontakt med kunden och vi ser inte något hinder med anslutningen enligt dom önskemål som kunden haft. I övrigt inget att erinra.

Kommentar

- 22.1 *Kommunen noterar synpunkten.*

23 E.ON Energilösningar AB inkom 2021-03-16

- 23.1 E.ON Värme Sverige AB & E.ON Mälarkraft Värme AB har idag befintlig produktion vid fastigheten Viby 19:20 samt fjärrvärme längst med Mätarvägen i höjd med och strax efter korsningen med Örnäsvägen. Vi undersöker gärna möjligheten att ansluta de aktuella fastigheterna till fjärrvärme samt hantering av eventuell spillvärme. Genom att utnyttja energiflöden på ett smart sätt kan en mer hållbar lösning uppnås. E.ON har inga invändningar mot detaljplanen i övrigt.

Kommentar

- 23.1 *Kommunen noterar yttrandet och har fört vidare informationen till exploatör. Exploatören har i nuläget inga planer på att ansluta fastigheten till fjärrvärme.*

24 Försvarsmakten inkom 2021-03-18

- 24.1 Försvarsmakten har ingen erinran mot rubricerad detaljplan, men framför synpunkter enligt nedan. Höjdbestämmelsen som anger högsta totalhöjd i meter över havet är svår att utläsa vad den innebär i meter ovan mark då inga markhöjder finns i plankartan. Av planbeskrivningen framgår att vissa delar av bebyggelsen kan bli upp mot 33 meter ovan mark. Försvarsmakten önskar ett förtydligande av detta i plankartan.
- 24.2 Det är av stor vikt att det inom och i anslutning till planområdet är en fungerande trafiksituation som inte riskerar att påverka åtkomsten till Kungsängens övnings- och skjutfält. Kontakt får gärna tas med Försvarsmakten för fortsatt dialog kring trafiken.

Kommentar

- 24.1 *Kommunen antecknar yttrandet. Plankartan har justerats så att 23 meter ovan mark är den generellt högsta totalhöjden inom planområdet. Enligt bestämmelsen f1 får högst 50 % av byggnadsarean inom det aktuella egenskapsområdet som den gäller för vara 33 meter ovan mark.*
- 24.2 *Synpunkten noteras och kommunen förespråkar en fortsatt dialog gällande trafiken.*

25 Fortifikationsverket inkom 2021-03-19

- 25.1 Fortifikationsverket har som fastighetsägare inget att erinra och ansluter sig i sitt remissvar till Försvarsmaktens bedömning och inriktning.

Kommentar

- 25.1 *Synpunkten antecknas.*

26 Brandkåren Attunda inkom 2021-03-25

- 26.1 Brandkåren Attunda har övergripande studerat riskinventeringen och har inte identifierat några riskkällor i planområdets närhet som har bedömts kunna medföra oacceptabla risknivåer.
- 26.2 Åtkomligheten för räddningstjänstens fordon ska säkerställas i planen. Avståndet mellan uppställningsplatser och angreppsvägar får inte överstiga 50 meter. I föreslagen detaljplan ska väldigt stora lagerlokaler uppföras. Dessa lagerlokaler innebär stora utmaningar för oss på räddningstjänsten och när vi behöver hjälpa till vid olika scenarion som exempelvis bränder. Enligt illustrationen i planbeskrivningens verkar det vara möjligt för oss att kunna köra runt byggnaderna. Detta är mycket viktigt för att vi i framtiden ska kunna genomföra effektiva räddningsinsatser då avstånden både i och utanför byggnaderna blir mycket stora. Vid denna typ av bebyggelse är det rimligt att vi kan ställa upp fordonen på avstånd av 50 meter från ett stort antal angreppsvägar. Det vill säga dörrar till de olika fastigheterna i flera väderstreck.

Åtkomligheten för våra fordon måste säkerställas med räddningsvägar om ordinarie vägnät runt fastigheterna inte kan åstadkomma detta.

- 26.3 Viktigt att även beakta om planen involverar snävt gaturum, trädplanteringar, linspända ljusarmaturer över gata, etcetera. Behöver åtkomligheten utformas i samråd med Brandkåren Attunda.
- 26.4 Planhandlingarna beskriver inte hur brandvattenförsörjningen kommer att tillgodoses. Brandkåren Attunda anser att man i projektet ska säkerställa att brandvattenförsörjning finns i tillräcklig omfattning. Brandkåren Attundas bedömning är att stora lagerbyggnader vid en brand kommer att erfordra väldigt stora vattenresurser i form av brandvatten. För att vi på räddningstjänstens ska kunna genomföra räddningsinsatser så behövs tillgång till brandposter i planområdet. Tillräckligt tryck och flöde behöver åstadkommas i dessa brandposter.
- 26.5 Brandkåren Attunda gör bedömningen att brandposter inte ska placeras längre bort än 125 meter från angreppsvägar. Bedömningen baseras på byggnadernas storlek. Angreppsvägarna kan vara dörrar runt byggnaden, på olika platser.
- 26.6 Brandkåren Attunda vill även belysa att för detta planområde är det inte tillräckligt att endast ordna brandvattenförsörjning på en sida av byggnaden. Brandvattenförsörjningen bör utgöras med så kallat konventionellt system som utgörs av brandposter. Detta under förutsättning att tillräckligt tryck och flöde kan åstadkommas. Maximalt avstånd mellan brandpost och uppställningsplats för räddningstjänstens fordon får inte överskridas.

Kommentar

- 26.1 *Kommunen noterar synpunkten.*
- 26.2 *Kommunen och exploatör antecknar yttrandet och ser till att brandsäkerhetskraven säkerställs i detaljprojekteringen tillsammans med Brandkåren Attunda. Lastbilarna är i storlek med brandbilar vilket innebär att även brandbilarna har möjlighet att ansluta till och köra runt lagerbyggnaden.*
- 26.3 *Kommunen och exploatör noterar yttrandet om framkomlighet för utryckningsfordon. Se svar ovan.*
- 26.4 *Exploatör ansvarar för att ev. brandposter tillkommer för nybyggnader enligt Svenskt Vattens publikation P83. Hur brandvattenförsörjningen kommer att tillgodoses kommer hanteras i senare del av processen och drivs av ICA Fastigheter under projektering och bygglovsansökan. Planbeskrivningen har kompletterats med informationen om att exploatören behöver möjliggöra för och anordna ett släcksystem som har tillräcklig kapacitet för att släcka brand. Det innebär bland annat iordningställandet av tank utöver brandvattenposter för att tillräckligt tryck och flöde ska finnas.*
- 26.5 *Kommunen hänvisar till svaret ovan.*
- 26.6 *Kommunen och exploatören noterar yttrandet hänvisar till svar i 26.4.*

Privatpersoner och övriga

27 Privatperson 1 inkom 2021-03-09

- 27.1 Anledningen till min överklagan är den rejäla ökningen av tunga fordon som kommer belasta Granhammarsvägen. I er videofilm som presenterar ni fint belysning, hänsyn till grönområden, fladdermöss och salamanders. Vad som inte tas upp är den ökade trafiken till Icas storlager. Som det nämns i artikeln i Mitt i Upplands Bro så förväntas trafiken uppgå till 240 tunga fordon i timmen, bara till Icas nya lager med start kl. 04.00. Till detta skall vi komma ihåg all annan trafik som belastar Granhammarsvägen, och som skall upp till nya logistik centret.

- 27.2 Vidare planlägger ni en ny byggnation kring Viby (gamla Coop-området i Brunna). Vi är 53 fastigheter, radhus som ligger direkt i anslutning till Granhammarsvägen. Vi boende har flera gånger påpekat risken för förhöjd bullernivå, utsläpp samt trafikfara och bett om bullervall, bullerplank och framförallt en ny avfartsväg direkt från E18. Tyvärr kan vi notera att vi inte har fått någon som helst respons från kommunen. Bifogar den text som jag idag har skickat till ordförande i Samhällsbyggnadskontoret.

Jag bor på Tvärflöjtstigen i södra Brunna. Väldigt länge satt jag i vår samfällighets styrelse (Vävaren som innefattar både Tvärflöjtstigen och Blockflöjtstigen, 53 radhus) och hade kontakt då med XX ang trafiken på Granhammarsvägen. Vi i styrelsen framförde ganska tydligt att vi önskade en bullervall, en annan avfart från motorvägen men även ett bullerplank uppsatt på motorvägen. XX (tror jag han hette) var även med på mötet. MEN ingenting hände.

Nu läste jag artikeln i Mitt i Upplands Bro nr 8, där det rådde en samsyn mellan er politiker att man måste nyttja Kockbacka rondellen och bygga en ny avfart. Jag som boende närmast Granhammarsvägen och den lilla uppfart som nu finns till hela logistik centret, är väldigt orolig. Om nu ICA med sitt stora lager skall ha 240 tunga fordon i timmen som skall passera våra radhus, så kommer detta få fruktansvärda konsekvenser. Dels av buller, klarar vägen dessa tunga fordon och den ökade nersmutsningen av vår inandningsluft. Granhammarsvägen är redan hårt trafikerad med all annan trafik som går upp mot logistikcentret. Vad händer när 240 tunga fordon i timmen skall samsas om samma väg?

Vad kan vi göra? Vi är många som är starkt bekymrade. Om man drar nytta av Kockbacka rondellen. Hur lång tid tar den byggnationen? Hinner den vägen bli klar innan Ica börjar leverera sina varor till sitt lager.

- 27.3 Tittade på filmen som är upplagd på er hemsida. Där beskriver man fint om belysning, grönområden, fladdermöss och salamanders. Men ingenting om de transporter som skall passera våra fastigheter, upp till Ica lagret! Snälla, ber dig återkoppla till mig. Ber vänligen er ta hänsyn till oss boende i Brunna.

Kommentar

- 27.1 *Se svar 8.12 och 3.1. Kommunen vill upplysa om att det inte går att överklaga förrän beslut om antagande av detaljplanen har tagits. Om författaren till yttrandet fortfarande vill överklaga efter att planen har reviderats så kan det göras först när kommunfullmäktige tagit beslut om antagande av detaljplanen.*
- 27.2 *Bullervallen mellan Granhammarsvägen och radhusområdet kring instrumentvägarna håller för nuvarande på att höjas så att ljudnivån från trafiken i framtiden inte kommer att överskrida de decibelnivåer som finns uppsatta som riktlinjer. De nya dropprondellerna som är ett resultat av åtgärderna längs med Granhammarsvägen har påverkat framförallt trafiksäkerheten, kapacitetsmässigheten och flödet positivt. En eventuell utredning om anslutningsväg från Kockbacka trafikplats pågår men är en parallell process inom kommunen som inte hanteras i planprocessen för Del av Tång 2:5. Då denna utredning om en potentiell anslutningsväg är pågående är det i skrivande stund svårt att ge besked om när en sådan väg skulle kunna påbörjas och färdigställas.*
- 27.3 *Kommunen noterar synpunkten och trafiksituationen besvaras i denna samrådsredogörelse.*

28 Privatperson 2 m.fl. inkom 2021-03-09

- 28.1 Vi har nyligen flyttat till Kungsängen från Sundbyberg för att våra barn ska slippa allt buller, koldioxidutsläpp och m.m. Läser artikel om att det ska byggas ICAs lager i närheten. Vi överklagar denna beslut.

Kommentar

28.1 *Kommunen noterar synpunkten. Läs gärna svaren 8.2, 27.1 och 30.4.*

29 Privatperson 3 inkom 2021-03-09

- 29.1 Skälet för min överklagan är den befarade trafikökning som kommer att belasta Granhammarsvägen genom de förväntade tunga fordon som kommer att åka till och från ICAs nya storlager samt övriga företag i nya logistikcentrumet.
- 29.2 Dessutom planeras ett nytt område, Viby, kring tidigare Coop i Brunna. Saknar också återkoppling på de tidigare synpunkter som vi boende i radhusområdet informerat er om tidigare, bullervall och bullerplank.

Kommentar

29.1 *Se kommentarerna 8.12, 3.1, 27.1 och 27.2.*

29.2 *Kommunen antecknar yttrandet.*

30 Privatperson 4 inkom 2021-03-09

- 30.1 Härmed kommer en överklagan om det nya logistikcentrum som ICA vill bygga på Tång 2:5. Eftersom vi bor med Granhammarsvägen endast 20 meter från vårt hus så är vi extremt bekymrade över den ökning av trafik som kommer ske. Vi upplever redan en försämrad livskvalitet från den ökade trafik som är redan idag. Under den senaste åren har vår inomhusmiljö försämrats avsevärt mycket. Det är mycket mer smuts som kommer in i våra luftventiler.
- 30.2 Ljudnivån från Granhammarsvägen och E18 har ökat kraftigt vilket förstör vår nattsömn. Vi flyttade hit för sju år sedan och det har bara blivit sämre för oss sedan dess med trafiken och industriområdet som byggts närmast Granhammarsvägen. Vi kräver att en bullermätning ska göras och att bullerplank sätts upp i direkt anslutning till vägen, ej göra om vällen.
- 30.3 Vi kräver även att ny avfart ska göras direkt från E18 in i industriområdet.
- 30.4 Vi vill att en luftmätning ska göras för att bedöma hur dålig luften är under rusningstrafik. Om den försämrar vår luft så måste åtgärder sättas in.

Kommentar

30.1 *Kommunen antecknar yttrandet. För att öka trafiksäkerheten och för att det ska bli ett bättre flyt i trafiken på Granhammarsvägen har det tillkommit två cirkulationsplatser vid båda på-/avfarterna till E18. Läs svar 27.1.*

30.2 *Kommunen noterar synpunkten. Läs svar 8.2 och 31.3 samt 27.2.*

30.3 *Kommunen noterar synpunkten.*

30.4 *Planförslaget klarar i nuläget av miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet och godkända normvärden både för partiklar samt kväveoxid med marginal, enligt prognosen från Stockholms Luft- och Bulleranalys (SLB). Vidare görs bedömningen att planförslaget inte medför en sådan ökning av trafik att miljökvalitetsnormerna för luft riskerar att påverkas negativt.*

31 Privatperson 5 m.fl. inkom 2021-03-12

- 31.1 Vi fastighetsägare och boende i Brunna har under flera år påtalat att gränsvärdet för trafikbuller längs Granhammarsvägen och E18, primärt drivet av tung trafik till och från Logistikparken är ett miljö- och hälsoproblem. Kommunen har i sina egna mätningar så sent

som för snart 10 år sedan konstaterat och vetat om att man överskrider bullervärdet utan att göra något åt saken. Nu vill man låta ICA utöka sitt lager med resultatet att andelen tunga trafik kommer öka extremt och det under dygnets alla timmar, även helger och högtider. Redan innan man byggde ut logistikparken i Brunna och redan innan man öppnade upp den nya vägen upp på Mätarvägen så framfördes kraven till såväl det ledande politiska styret som oppositionspolitikerna att inte tillåta tunga trafik så extremt nära ett så stort bostadsområde.

- 31.2 Vi har i flera år krävt att hela Logistikparken i Brunna får en egen på- och avfart i båda riktningarna långt bort från boende i Brunna. Därför är det oerhört viktigt att Kockbackas av-, och påfarter ansluts till Brunna Logistikpark. Detta kommer dock inte avhjälpa problemet nämnvärt om man inte samtidigt förbjuder tung trafik att köra in på Logistikområdet via Brunna då 80-90% av lastbilarna kommer från utlandet och Stockholmsområdet.
- 31.3 Utöver det måste det byggas ett bullerplank längs med Granhammarsvägen från den nya rondellen (avfart Brunna mot Enköping bort till Brunnarondellen.) Detta har man gjort på många andra ställen i vårt närområde. Se till exempel bullerplanket vid Stäket där såväl påfart E18 mot Enköping som det bullerplank längs med bostadsområdet mitt emot McDonalds. Eller bullerplanket vid Sylta längs gamla Enköpingsvägen.
- 31.4 För några år sedan sänktes hastigheten från 70 -60 km/h på Granhammarsvägen och det blev marginellt bättre ett tag men i och med att den tunga trafiken ökar hela tiden är det idag värre nu än när det var 70 km/h. När trafiken nu p.g.a.. vägbygget tvingats köra 30-40 km/h i timmen längs med Granhammarsvägen kan vi boende konstatera att detta bidrar till en något lägre bullernivå. Därför anser vi att även Granhammarsvägen måste få en permanent sänkt hastighet i likhet med stora delar av sträckan ner till Kungsängen där man har 40 km/h i timmen.
- 31.5 Således är det min övertygelse om att om kommunen värnar sina medborgares hälsa måste man:
1. Ansluta Brunna Logistikpark till E18 via Kockbackas av-, - och påfarter
 2. Förbjud tung trafik in på logistikområdet via Brunna
 3. Bygga ett 200-300 meter långt bullerplank längs med Granhammarsvägen i
 4. Sänkt hastighet på Granhammarsvägen från dagens 60 km/h.
- 31.6 Avslutningsvis vill vi poängtera att det är helt ofattbart att ett av Sveriges största logistikområden inte har en separat avfart och att all tung trafik leds direkt utanför ett bostadsområde som uppfördes på 70 och 80 talet och som inte har det bullerskydd som dagens byggnormer kräver för bostadshus i så nära anslutning till denna typ av verksamhet. Att det inte gjorts någonting från kommunens sida med tanke på att det bor över 4 000 människor i Brunna är en skandal.
- 31.7 Jag kan informera er om att andra kommuner som t.ex. Sigtuna kommun som har ett stort logistikområde i Rosersberg såg till att alla företag som etablerade sig i området var tvungna att bekosta dom nya av och påfarterna från E4. Detta borde Upplands Bro kommun också göra. ICA gjorde nästan 6 miljarder kronor i vinst förra året. Ska ni låta dom utöka sin verksamhet utan att kräva att dom bekostar trafik och bullerlösningar på bekostnad av kommuninvånarnas livskvalitet? Vi är många som tröttnat och vi kräver åtgärder nu. Vi är flera samfälligheter som tänker gå ihop och driva frågan politiskt om vi inte får gehör snart. Vi vill också lyfta fram dom flertalet rättprocesser som börjar drivas runt om i Europa mot kommuner och stater som åsidosätter sina skyldigheter gentemot dom egna medborgarnas miljö och hälsorättigheter.

Kommentar

31.1 *Läs kommentarerna 8.2 och 8.12.*

31.2 *Se kommentar 5.17 och 5.19.*

31.3 *Frågan om buller har utretts och planförslaget medför inte att riktvärden för angränsande bostadsområden överskrids.*

- 31.4 *Synpunkt noteras.*
- 31.5 *Med hänvisning till punkterna 31.1 och 31.2.*
- 31.6 *Kommunens antecknar synpunkten om en separat avfart.*
- 31.7 *Kommunen noterar yttrandet om möjliga lärdomar från andra kommuner.*

32 Privatperson 6 inkom 2021-03-12

- 32.1 När det gäller Diarienummer KS 18/0440 och ICAs fortsatta utveckling, och själva principen gäller för hela utvecklingen av logistik/industriområdet som använder befintliga vägar och anslutning till motorvägen. Hur kan man inte ha en färdig plan (och helst även ha byggt färdigt infrastrukturen i tid) för trafiken och de avfarter som behövs för ett sådant här område? När trafiken ökar måste man ligga i fas med behovet. Oberoende av var man bor i Brunna så kommer man att påverkas av trafiken, en del av buller och försämrad miljö, men alla av att trafiken ökar på befintligt vägnät (som byggdes för, ja vilken trafik byggdes den för?).
- 32.2 Möjliga alternativ som jag ser och ni måste nog ha diskuterat dessa och flera andra redan, hoppas jag (och alla kanske behövs framöver då utvecklingen fortsätter):
- Bygg nu en anslutning till avfarten vid Kockbacka.
 - Gör om avfarten vid Kungsängen så man där kan åka på och av i båda riktningarna – kanske med anslutning till Brunna.
 - Bygg en ny avfart vid ICA (ungefär halvvägs mellan Brunna och Kockbacka) för att avlasta befintlig och kommande trafik.

Kommentar

- 32.1 *Synpunkten noteras.*
- 32.2 *Se kommentar 5.19 och 5.17.*

33 Privatperson 7 inkom 2021-03-12

- 33.1 Anledningen till vår överklagan är den rejäla ökningen av tunga fordon som kommer belasta Granhammarsvägen som redan idag är kraftigt belastad enligt vår åsikt. I er presentation så har ni tänkt på allt som det ser ut utom oss boende som ska stå ut både med buller och miljöpåverkan.
- 33.2 Vad som inte tas upp är den ökade trafiken till ICAs storlager som det nämns i artikeln i Mitt i Upplands Bro:
- Förväntas trafiken uppgå till 240 tunga fordon i timmen, bara till ICAs nya lager.
 - Trafiken startar redan kl. 04.00 och tillkommer all annan trafik som redan belastar Granhammarsvägen och som skall upp till nya logistik centret.
- 33.3 Vidare planlägger ni en ny byggnation kring Viby (gamla Coop området i Brunna), här var det beräknat ca 600 bostäder samt en skola, är den trafiken med i räkningarna? Vi är 53 fastigheter, radhus som ligger i direkt anslutning till Granhammarsvägen.
- 33.4 Vi boende har flera gånger påpekat risken för förhöjd bullernivå, utsläpp samt trafikfara och bett om bullervall, bullerplank och framförallt en ny avfartsväg direkt från E18 till industriområdet. Tyvärr kan vi notera att vi inte har fått någon som helst respons från kommunen. Vi i styrelsen i vår samfällighetsförening Vävaren som innefattar både Tvärflojtsstigen och Blockflojtsstigen med totalt 53 radhus hade kontakt med Er tidigare men inget har hänt hittills angående bullervall samt bullerplank. Vi framförde ganska tydligt att vi önskade en bullervall, en annan avfart från motorvägen till industriområdet men även ett bullerplank uppsatt på motorvägen. Nu läste jag artikeln i Mitt i Upplands Bro nr 8, där det

rådde en samsyn mellan er politiker att man måste nyttja Kockbacka rondellen och bygga en ny avfart.

- 33.5 Vi som bor närmast Granhammarsvägen och den lilla uppfart som nu finns till hela logistik centret, är väldigt oroliga. Om nu ICA med sitt stora lager skall ha 240 tunga fordon i timmen som skall passera våra radhus, så kommer detta få fruktansvärda konsekvenser. Dels av buller och den ökade nedsmutsningen av vår inandningsluft. Frågan är också huruvida vägen klarar dessa tunga fordon. Granhammarsvägen är redan hårt trafikerad med all annan trafik som går upp mot logistikcentret.
- Vad händer när 240 tunga fordon i timmen skall samsas om samma väg?
 - Vad kan vi göra? Vi är många som är starkt bekymrade. Om man drar nytta av Kockbacka rondellen, hur lång tid tar den byggnationen? Hinner den vägen bli klar innan ICA börjar leverera sina varor till sitt lager. Ber vänligen er ta hänsyn och återkoppla till oss boende i Brunna.

Kommentar

33.1 *Läs kommentarerna 1.9, 27.1 och 8.12.*

33.2 *Se läshänvisningar under kommentar 33.1.*

33.3 *Se läshänvisningar under kommentar 33.1.*

33.4 *Läs kommentar 8.2.*

33.5 *Se ovanstående läshänvisningar.*

34 Privatperson 8 m.fl. inkom 2021-03-13

- 34.1 Läste artikeln nedan med fasa: där framgår enligt utredning "att på måndagar så kommer 2100 fordon köra till och från höglagret. Övriga vardagar rör det sig om 1900 fordon per dygn. På helgen uppskattas det bli 800 bilar. Merparten av dessa siffror motsvarar tung trafik." Hur kan ett sådant förslag ens övervägas? Granhammarsvägen är en liten kommunväg som ska försörja ett enormt industriområde med tung trafik dygnet runt, årets alla dagar. Industriområdet kommer att fortsätta expandera. Dessutom ska ICAs nya centrallager ha transporter. På vardagarna kommer det i genomsnitt att ske leverans till och från centrallagret mer än 1 gång i minuten (baserat på ovanstående siffror), sedan tillkommer övrig tung trafik.
- 34.2 Av följande skäl bestrider vi förslaget:
- 1) vi anser att den kommunala gatan, Granhammarsvägen, ska ha ett förbud mot tung trafik. Nya av- och påfarter till industriområdet måste byggas från motorvägen (E18). En liten kommunal gata kan inte försörja detta enorma industriområde. Trafiken blir en direkt fara för boende i hela Brunna. Troligen kommer antalet allvarliga trafikolyckor att öka. Dessutom har kommunen, enligt vad vi har hört, planer på att bygga fler bostäder tex. upp mot gamla Coop. Den kommunala vägen ska väl främst finnas till för kommunens invånare?
 - 2) indirekt fara är hälso- och miljöpåverkan för boende, med tanke på alla utsläpp som den tunga trafiken kommer att medföra
 - 3) den bullervall som finns idag ger inget skydd för ljud/ buller. Varför har man byggt en enorm bullervall längre fram, efter rondellen, där det knappt förekommer ngn trafik alls jämfört med trafiken utanför oss?
 - 4) de farthinder som finns idag begränsar endast personbilar. När lastbilarna kör över farthindren låter det som att åskan slår ner, de saktar inte in nämnvärt. Förslag: fartkamera och/ eller hastighetssänkning?
 - 5) värdeminskning för våra bostäder: vem vill bo nära sådan tung trafik?

- 34.3 Vi kräver återkoppling på samtliga ovanstående punkter och att ni besvarar oss skriftligen. Även vår samfällighetsförening, Vävaren, har sänt in synpunkter till er. Vi tar gärna del av det men ett generellt svar till oss är inte aktuellt, istället vill vi att ni utreder tex. bullernivån utanför vår fastighet + en beräkning av förhöjd bullernivå om den tunga trafiken ökar.
- 34.4 Därefter vill vi ta del av siffrorna/ beräkningarna.

Kommentar

- 34.1 *Kommunen hänvisar till punkterna 1.9 och 8.12.*
- 34.2 *Kommunen noterar yttrandet och hänvisar till svaren 8.2 och 30.4. Kommunen vill även upplysa om att det pågår ett arbete för att höja befintlig bullervall längs med Granhammarsvägen/Blåsarvägen (instrumentvägarna) så att decibelnivåerna klaras.*
- 34.3 *Synpunkten noteras och kommunen hänvisar till svar 8.2, 27.2 samt 30.4 för önskemålet gällande utredning av bullernivå.*
- 34.4 *Se svar 8.2 och 30.4.*

35 Privatperson 9 inkom 2021-03-15

- 35.1 Jag önskar ge min syn på den detaljplan som nu ligger ute på samråd. Det som jag vill ta upp handlar om luften och (O)ljudet som medföljer ett stort bygge som tex ICAs lager. Jag vet att SLB har uttalat sig om att Kommunens planer kring byggena inte kommer att överskrida miljökvalitetsnormerna. Jag vill dock hävda att vår kommun inte bara ska sträva efter att INTE överskrida dessa normvärden, vi ska sträva efter att NÅ miljökvalitemålen, Och mer därtill!
- 35.2 Det blir mer trafik, tung trafik med utsläpp av partiklar och föroreningar när kommunen tyvärr utökas/ växer. Det måste inte vara så.
- 35.3 Luften är det absolut viktigaste vi har! Kommunen måste sträva efter den absolut bästa luften vi kan ha, och det är inte genom att ligga precis under ett gränsvärde som EU har tagit fram (normvärde). Vi ska göra bättre än så.
- 35.4 Även ljudet som bilar och trafik för med sig är riktigt illa redan. Jag flyttade hit 2012. Vi köpte hus och hörde inte trafiken alls. De senaste 2 åren har ett konstant brus lagt sig över Kungsängen. Jag och många med mig upplever detta. Det är så synd!
- 35.5 Kommunen skyltar gärna med att vi har så många naturreservat och att vi är en kommun för de som gillar vatten skog och natur. Jag var i ett av dessa naturreservat i helgen, ett konstant brus av bilvägen hördes hela tiden. Det förtar stora delar av upplevelsen. Det räcker inte med att vara en kommun som har naturreservat, det är vad man gör med dessa områden och omkring dessa. Vi kan inte vara en kommun som bara växer, biltrafiken ökar, ljud och luft försämras. Jag kräver att kommunen tar mycket, mycket större hänsyn till luften och bruset i sina planeringar.
- 35.6 Jag följer noga SLBs analyser om luftföroreningar dagligen. Vi är oftare och oftare uppe i värden som är i stil med innerstaden. Det är inte så vi vill ha det, vi som valt att flytta ut från stan. När luften är försämrad är det i princip oåterkalleligt. Barnen som växer upp i Upplands-Bro förtjänar att vi som bor här engagerar oss och att makthavarna gör sitt yttersta för att luft och natur ska var så hälsosamt som möjligt.

Kommentar

- 35.1 *Se kommentar 30.4. och 8.2.*
- 35.2 *Se ovanstående punkt 35.1.*
- 35.3 *Läs kommentar 30.4.*
- 35.4 *Se punkten 8.2.*

- 35.5 *Med hänvisning till 8.2.*
- 35.6 *Med hänvisning till punkten 30.4.*

36 Privatperson 10 inkom 2021-03-15

- 36.1 Trafiken på Granhammarsvägen har inte varit särskilt störande från början men sedan de olika plåtladorna byggdes på västra sidan av Granhammarsvägen har trafiken ökat väsentligt vilket upplevs mycket störande. Det finns sentida trafikbullermätning vilken visar att trafiken är mycket störande för i första hand de som bor utmed Granhammarsvägen.
- 36.2 Att nu läsa om ICA:s tänkta logistikverksamhet på fastigheten Tång 2:5 gör att oron för ytterligare trafikbuller och miljöpåverkan ökar. Man räknar med ca 240 tunga fordon i timmen ska rulla på Granhammarsvägen för att vika av mot Mätarvägen och vidare mot ICA. Att trafikbullret i all väsentlighet kommer att öka är inte svårt att förstå. Avgaserna från dessa tunga fordon är också något man måste beakta.
- 36.3 De två rondeller som nu byggs på Granhammarsvägen kommer inte att sänka trafikbullret men däremot underlätta framkomligheten på Granhammarsvägen. Den tunga lastbilstrafiken till ICA måste göra en vänstersvängande/korsande trafikbeteende på Granhammarsvägen för att fortsätta upp på Mätarvägen. Detta kan innebära att det blir kö och risk för olyckor. Det finns även planer på att bygga bostäder på Viby, gamla Cooptomten. Det kan innebära påspädning med trafik med kanske 2-3000 bilpassager till på Granhammarsvägen per dygn. Hur tänker våra trafikplanerare? Man kan nog befara framtida trafikinfarkter beräknat på trafikintensiteten.
- 36.4 En lösning på framtida trafikproblem kan inte vara annat än att öppna upp Kockbacka trafikplats och därifrån dra en väg parallellt utmed E-18 till Brunna industriområde. Denna lösning framstår för oss boende i Brunna som den naturliga infarten till industriområdet.
- 36.5 Att framhålla att skydd av ett antal salamandrar och fladdermöss ska utgöra hinder för den föreslagna trafiklösningen Kockbacka gör mig mycket orolig. Jag hoppas och tror att vi människor ändock har ett högre värde gentemot dem. Om inte, är vi Brunnabor satta på undantag gentemot de nämnda djurslagen.

Kommentar

- 36.1 *Se kommentar 8.2.*
- 36.2 *Med hänvisning till punkt 8.2.*
- 36.3 *De trafikutredningar som tagits fram för både detaljplanen Del av Tång 2:5 och Viby 19:3 visar att trafiken i Brunna verksamhetsområde kommer att öka i framtiden, oavsett om dessa två detaljplaner byggs ut eller inte. Denna ökade trafikmängd hänger ihop med att Upplands-Bro kommun växer både befolkningsmässigt och näringslivsmässigt, precis som stora delar av Stockholmsregionen i stort. Upplands-Bro kommun arbetar aktivt med att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik för att kommunens invånare och miljö ska må allt bättre, samt för att minska trafikmängden på trafikerade vägar. Dessvärre kommer det inte helt gå att undvika de negativa konsekvenserna av motordriventrafik så länge de existerar, oavsett trafikmängd. Kommunen arbetar tillsammans med andra aktörer för att minska riskerna med motordriventrafik så mycket som det är möjligt i vår växande kommun.*
- 36.4 *Läs punkt 5.19.*
- 36.5 *Synpunkten om den föreslagna trafiklösningen Kockbacka och vattensalamandrarna noteras.*

37 Privatperson 11 inkom 2021-03-15

- 37.1 Jag vill med det här mejlet visa min oro och protestera mot kommande bygget till nya Ica lagret. Trafiksituationen som uppstår med över 200 tunga fordon i timmen kommer att bli ett

problem ljud och miljö mässigt för oss som bor närmast Granhammarsvägen. Det måste gå att styra om trafiken ifrån Granhammarsvägen, även med åtanke på kommande byggen på Coops gamla plats i brunna, då det ska byggas en massa bostäder där.

Kommentar

37.1 Se kommentarerna 8.2 och 8.12.

38 Privatperson 12 inkom 2021-03-16

38.1 Jag är mycket oroad över all trafik som går på Granhammarsvägen just nu. Ljudet från bilarna/lastbilarna är påtagligt i min bostad. Måste ha öronproppar när jag sover men vaknar trots det så fort trafiken startar. Något behöver göras ang buller nivån. Jag och hela min länga är ju dem som är drabbade värst i hela Brunna då vi bor närmast industriområdet. Med ännu mer trafik så kommer jag bli tvungen att flytta. Enklare sagt än gjort men det är inte njutbart att bo här längre.

Kommentar

38.1 Se kommentarerna 8.2 och 8.12.

39 Privatperson 13 inkom 2021-03-15

39.1 Citat ur ”Översiktsplanen ÖP 2010 (1) - Översiktsplanen för Upplands-Bro Kommun blev antagen 2011. Enligt mark- och vattenanvändningskartan är fastigheterna utpekade och markerade som befintlig golfbana och nytt verksamhetsområde i anslutning till tätortsbebyggelse. Det finns en grön koppling mellan Lejondals- och Örnässjöns naturreservat som angränsar Tång 2:5. Området ligger inom totalförsvarets påverkansområde och angränsar naturreservat.”

Citat samrådshandlingen (2) ” Planförslaget innebär att mark reserverat för golfbana ändras till användning för lager och logistik. I ÖP 2010 pekades området ut för användningen golfbana, nu önskar fastighetsägare göra om en del av golfbanan till verksamhetsområde för lager och logistik.”

Kommentar: Att ICA har kunnat förvärva marken med avsikt att placera ett lager inom Tång 2:5 är överraskande. Det strider ju mot denna översiktsplan. I ÖP 2010 är det en golfbana – ingenting annat. När mark avyttras inom kommunen, har ju kommunen rätt att gå in och påverka förloppet. Det har man inte gjort i detta fall vilket innebär att ICA har rätt att äga området. Eftersom området angränsar till naturreservatet så kommer allt man gör inom Tång 2:5 att påverka detta. Golfbanan i dagens form utgör en naturlig avgränsning mot Lejondals Naturreservat och det borde så förbli. Golfbanan är en naturlig kil av grönska, öppenhet och natur mellan naturreservatet och militärens skjutområde. Genom att ICA har tagit över och vill upprätta ett lager så förstörs denna naturliga form.

39.2 Citat Samrådshandlingen (2) ” Planområdets utformning har anpassats efter mål och övergripande gestaltungsprinciper enligt framtaget gestaltungsprogram (Archus, 2020). Gestaltungsprinciperna utmynnar i att placeringen av den stora byggnadsvolymen med tillhörande körytor anpassas efter sprickdalslandskapets topografi, men även för att möjliggöra en framtida utbyggnad av området.

Kommentar: Vad vill ICA göra i framtiden som ägare till resterande del av Tång 2:5? Kommer man om några år att överlåta delar av fastigheten till annan ägare, för ytterligare byggnation? Ett krav för att ICA skall få anlägga sitt lager är att ICA överlåter resterande delar av Tång 2:5 till Upplands-Bro kommun alternativt skriver ett avtal som garanterar att ytterligare exploatering inte sker i den gröna kilen.

Fråga: Vilka krav har kommunen ställt på ICA?

39.3 Citat: PROTOKOLL från Samhällsbyggnadsutskottet (5) ”För att kunna anta detaljplanen ser vi nödvändigt att en anslutningsväg mellan Kockbacka trafikplats och Brunna logistikområde ingår i projektet. Utöver detta måste lösningar på inbyggda problem för framtiden lösas som tex köbildningar vid högtrafik kopplat till Granhammarsvägen lösas. Det ska också utredas hur vägnätet inom området behöver förstärkas kopplat till den ökade belastningen och slitaget i området.”

Citat: PROTOKOLL från Samhällsbyggnadsutskottet (5) Plandirektiv för Örnäs 1:22 m.fl. 2019-08-14 : ”I samband med utvecklingen av området har det beslutats att kommunen ska verka för anslutningsväg mellan Kockbacka trafikplats och Brunna logistikområde. Kommunen ska gentemot Trafikverket verka för detta.”

Citat Samrådshandling (2) ” Analysen kommer fram till att trafiken år 2040 under maxtimmarna för förmiddag och eftermiddag är på sina platser ansträngd men som helhet kan ses som acceptabel. (Analysen beskrivs mer i detalj i Sigma trafikutredning. (7)). Det är framförallt vänsterkörfält på Granhammarsvägen som används för att svänga in på Mätarvägen och in i Brunna verksamhetsområde som kommer bli ansträngd. Detta körfält, som är under uppbyggnad, kommer bli fullt under maxtimmarna. En rationell förare väljer då i stället att fortsätta framåt och norrut på Granhammarsvägen om vänster körfält är fullt, och upp till Brunnarondellen för att på så vis komma in till Brunna verksamhetsområde. Brunnarondellen kommer att breddas till två körfält och har kapacitet att fungera som huvudväg in till verksamhetsområdet. Analysen visar också att köer inte bildas på E18:s avfarter eller påfarter. Slutsatsen är att trafiken som planområdet kommer generera kan ses som acceptabel på kort och lång sikt”.

Citat: Sigma trafikutredning RAPPORT-104342 version 1.3 (7). ”Området har byggts ut etappvis och det genomfördes inte något planprogram eller övergripande trafikanalys när industri- och verksamhetsområdet började exploateras”.

Citat: Sigma trafikutredning RAPPORT-104342 version 1.3 (7).”Verksamhetsområdets utveckling bör få en tydligare koppling till visionen Ett hållbart Upplands-Bro och Agenda 2030. En omställning till hållbara resor och transporter är den enda vägen framåt, då det inte är vare sig möjligt eller lämpligt att försöka bygga obegränsad framkomlighet eller att bygga bort alla kapacitetsproblem”.

Citat: Sigma trafikutredning RAPPORT-104342 version 1.3 (7). ”Ny koppling E18: En eventuell framtida ny koppling mellan Brunna och E18 bör utredas, inte minst för att avlasta Granhammarsvägen”.

Kommentar:

Enligt protokollet från samhällsutbyggnadsutskottet fattades två beslut

- Samrådet med samrådshandlingen (2) som anger att trafiken som planområdet genererar kan hanteras av befintligt vägnät dvs E18-avfarterna vid Brunna till och från Granhammarsvägen. I dokumentet nämns ingenting om ny vägdragning mellan Kockbacka och Mätarvägen i Brunna logistikområde. Citat: ”Slutsatsen är att trafiken som planområdet kommer generera kan ses som acceptabel på kort och lång sikt”.

- I protokollet där samrådet beslutas (5) anges: ”För att kunna anta detaljplanen ser vi nödvändigt att en anslutningsväg mellan Kockbacka trafikplats och Brunna logistikområde ingår i projektet”.

Enligt samrådshandlingen antyds att trafiken kan hanteras, i beslutsprotokollet (5) liksom i Sigma trafikutredning (7) sägs att det är nödvändigt med en anslutningsväg. Enligt mitt tycke bör samrådsdokumentet innehålla den fullständiga informationen, dvs även uppgiften att kommunen önskar bygga en väg mellan Kockbacka trafikplats och Brunna logistikområde.

En väg enligt plandirektivet i protokollet (5), dras mellan E18 och Lejongdals naturreservat och korsar dessutom naturreservatet på två ställen. Vägen påverkar naturligtvis naturreservatet negativt, bullermässigt och med föroreningar. Detta finns inte med i

Miljökonsekvensbeskrivningen samråd del av 2_5 rapport från AFRY (3). Miljökonsekvensen är således baserad på fakta som inte överensstämmer med verkligheten.

Av SIGMA trafikutredning (7) framgår att någon riktig planering av vägnätet inte förekommit förrän 2018. En anslutningsväg mellan Kockbacka och Brunna logistik framstår därför som en nödlösning baserat på brist i tidigare planering.

Fråga: Varför ger ansvariga på Upplands-Bro kommun en inkorrekt bild av situationen i samrådsdokumentet (2)? Varför har inte Miljökonsekvensbeskrivningen (3) baserats på vad som verkligen beslutats?

- 39.4 Citat Samrådshandlingen (2) ”Förenligt med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken. Kommunen bedömer att detaljplanen är förenlig med miljöbalkens (MB) 3 kapitel avseende lämplig användning av mark och vatten samt 5 kapitlet angående miljö kvalitetsnormer”.

Kommentar: Fråga: Vem är Kommunen? Det bör stå kommunstyrelsen eller den som gör bedömningen (en person, en arbetsgrupp). Jag bor i kommunen, och jag gör inte den bedömningen.

Citat Samrådshandlingen (2) ”Utomhusluft” Planförslaget bedöms inte innebära en sådan ökning av trafik att miljö kvalitets-normerna för luft riskerar att påverkas negativt.

Citat ur Miljökonsekvensbeskrivningen samråd del av 2_5 rapport från AFRY (3). ”Planförslaget kan antas motverka uppfyllandet av målet. Negativ påverkan är utsläpp från transporter och från verksamheten som kommer etableras samt att planförslaget tillåter logistikverksamhet, vilket ofta innebär transporter som ger upphov till fossil CO2. För att medverka till uppfyllandet av målet krävs att transportererna sker fossilfritt eller näst intill”.

Partikelnivåer: Normvärdet PM10 som ska klaras är 50 ug/m³ (mikrogram per kubikmeter). Miljö kvalitetsmålet är 30 ug/m³ (mikrogram per kubikmeter) (SLB analys, 2020).

Citat ur Naturvårdsverkets ”Luftguiden” (4). ”En dominerande källa till höga partikelhalter i gatumiljön i svenska tätorter är slitage av vägbeläggning, bromsar, däck och vägsand. Partiklar bedöms vara den luftförorening som medför störst hälsoproblem i svenska tätorter. Bland de hälsoeffekter som tillmäts störst betydelse för folkhälsan hör en tidigare än förväntad dödlighet i hjärt- och kärlsjukdomar såväl som lungsjukdomar, till följd av långtidsexponering för luftföroreningar med förhöjda halter av partiklar”.

Kommentar: Mer trafik, industri eller motsvarande påverkar alltid utomhusluften till det sämre. När lastfordon skall till ICA måste de köra från Granhammarsvägen via Mätarvägen till ICA. Det är inte enbart fråga om planområdet påverkas utan att all verksamhet runt Granhammarsvägen, Mätarvägen med omnejd påverkas av ca 1.900 – 2.100 fordon per dag.

I Miljökonsekvensbeskrivningen från AFRT (3) anges att citat: ”Nuvarande mätning av partikel-föroreningar PM10 visar 20 – 25 µg/m³ per dygn. Miljö kvalitetsmålet är 30 ug/m³ (mikrogram per kubikmeter)”. I anslutning till dessa siffror visas Figur 5-30 med tillhörande text ”Beräknad halt av partiklar (PM10) för det 36:e värsta dygnet för utsläppsåret 2015”. I bilden framgår att föroreningsnivåerna närmare E18 är avsevärt högre än Miljö kvalitetsmålet 30 ug/m³.

Fråga: Figur 5-30 AFRT (3) som visar utsläpp 2015 förvirrar. Är det partikelföroreningarna som angivits 20 – 25 µg/m³ per dygn uppmätta år 2015 som bilden antyder. Vid vilket datum är de uppmätta? Om de är från 2015, bör nya mätningar utföras. Dessutom, det är inte enbart Tång 2:5 som påverkas.

Om en ny väg dras mellan Kockbacka och Brunna logistikområde, kommer den tunga trafiken närmare Naturreservatet och även Tång 2:5. Därvid belastas området ännu mer av utsläpp. Vilka förhöjda värden av CO2, NO2 och PM10 erhålls om den nya vägen dras? Troligtvis kommer föroreningarna att bli likartat höga jämfört med de som visas i Figur 5-30 runt E18. Som tidigare nämnts ingår inte den nya vägdragningen i Miljökonsekvensbeskrivningen från AFRT (3) och bedömningar av föroreningar, partiklar kan därför inte anses som tillförlitliga.

Mitt för Brunna logistikområde, finns en väg under E18 invid Örnäs hästgård. Om avfart / påfart byggs här, uppnås den snabbaste och kortaste vägen in i och ut ur logistikområdet och därmed minimeras föroreningarnas spridning. Lejondals naturreservat påverkas minimalt.

Örnäs hästgård är redan starkt påverkat av störande ljud från trafiken och troligtvis även med försämrad luftkvalitet. Orsaken är att det saknas träd och skyddsvallar utmed E18 mot Örnäs gård. Skyddsvallar bör byggas samt träd planteras för att dämpa ljudnivån och suga upp föroreningar.

- 39.5 Citat Samrådshandlingen (2) ” Planområdet är idag planlagt för golfanläggning och utgörs också av golfanläggning och är redan idag ianspråktaget samt kraftigt påverkat av mänsklig aktivitet. Även naturvärden anses som begränsade då mänsklig påverkan förekommit inom planområdet sen tidigare. Att omvandla redan ianspråkta områden kan ses som god markhushållning då det sker en förädling och förtätning av områden snarare än att ny oplanerad mark tas i anspråk.”

Kommentar: En golfbana är avsedd för golf och naturligtvis påverkad av mänsklig aktivitet. Det innebär inte att naturvärdena är begränsade. I så fall skulle ju alla parker som skapats genom mänsklig aktivitet ha begränsade naturvärden. Ordalydelsen innebär även att vilka förändringar som helst är tillåtna när marken en gång är använd av mänsklig aktivitet.

Citat Samrådshandlingen (2) ”Etableringen leder till att rekreationsområdet i form av golfbana minskar. Dock finns anslutande rekreationsmöjligheter i form av Lejondalsnaturreservat i direkt anslutning till planområdet i väster. Observera att nuvarande golfbana finns kvar i området samt endast begränsas i storlek i och med etableringen av planförslaget för lager och logistik.”

Kommentar: Golfbana och naturreservat är helt olika rekreationsmöjligheter och kan inte jämföras. Kings Court är den bana som håller högst kvalitet och där försvinner nio hål.

- 39.6 Citat: I RUF 2050 (6) anges 500 meter som minimimått för att ge människor möjlighet att uppleva ett relativt ostört, variationsrikt naturområde med spridningsmöjlighet för flera olika arter, och ett sammanhängande kulturlandskap.

Citat Samrådshandlingen (2) ”Exploateringen och framförallt dess högdal/höglager, bedöms bli delvis synlig från omgivande karaktärsområden. Framst gäller detta Lejondal/Örnäs skogslandskap, Örnässjön, Kungsängen golfbana och Livgardets mosaiklandskap.

Kommentar: Avståndet mellan ICA och naturreservatet understiger 500 m. Trafik med ca 1.900 – 2.100 fordon per dygn kommer att störa med föroreningar (ljud och luft). Asfaltering av stora områden i anslutning till reservat och golfbana riskerar att störa miljön.

- 39.7 Citat Samrådshandlingen (2) ”Att samlokalisera lager och logistik i noder skapar dynamiska effekter som i sin tur ligger i linje med en god hushållning av mark och vatten. Att etablera nya verksamheter i direkt anslutning till befintliga områden med redan goda resurser avseende kommunal service, infrastruktur och personalförsörjning är i sig ett effektivt arbetssätt när det kommer till hushållning av mark och vatten. Vidare kan etableringen dra nytta av befintliga värden i de intilliggande verksamhetsområdena, vilket kan skapa samarbeten mellan företag och andra samutnyttjande effekter, t.ex. för hållbart resande, personalförsörjning och samverkan.”

Kommentar: Det stämmer delvis, men när ”samlokaliseringen” inkräktar på annan verksamhet och områden som i planen skall nyttjas för annat är uttalandet mer tveksamt. Brunna industri och logistik är redan etablerat inom ett stort område i kommunen. Med all trafik det alstrar är det kanske redan en fråga om överetablering. Dessutom, det är inte bara svenska bilar som kommer att transportera gods. Kanske kan Sverige reglera lastbils och övrig trafik till att bli eldriven, men en mängd fordon körs upp från Europa in i Sverige med gods. Hur kan vi påverka att dessa är eldrivna? På vilket sätt skall ICAs lageretablering samverka med andra företag avseende ”personalförsörjning och samverkan”?

- 39.8 Citat Samrådshandlingen (2) ”Den nya logistikverksamheten kommer att medföra ett betydande antal nya arbetstillfällen inom lager-, logistik- och transportsektorn”

Kommentar: Dagens logistik och lagerhantering är alltmer inriktad på automation, med automatiserad inläggning och utplockning från lager. Inom några år kommer självkörande lastfordon bli alltmer vanliga.

Så, att skapa en mängd ”enkla” jobb inom logistik är kanske inte den bästa lösningen för framtida sysselsättning. Det kanske i stället leder till arbetslöshet. En väl skött kommun med ytor för rekreation, friluftsliv är vad som attraherar mer välutbildade. Områden som Bro Hof, Lejondal, Örnäs och Lillsjön är stödjande faktorer.

Fråga: Jag vill gärna ha en uppskattning av ”betydande antal nya arbetstillfällen” med siffror.

- 39.9 Citat: Samrådshandlingen (2) ”Etableringen kommer att förses med starkström. Det innebär att det lokala elnätet kommer att behöva förstärkas för att möjliggöra tillräcklig kapacitet. En förutsättning för Kungsängen och Brunnas utveckligt i stort är att få till en ny fördelningsstation vilket planeras i Bro då befintlig station börjar närma sig maxbelastning”.

Kommentar: Då fordonen blir el eller vätgasdrivna krävs ladd-stationer i anslutning till där vi bor och där vi arbetar. Byggs det ladd-stolpar i anslutning till dessa etablerade företag? Hur ser det ut i kommunen i övrigt? Hur det ut vid flerfamiljshus, vid parkeringar? Automatiserade lager och distribution ställer stora krav på el-tillgång. Agenda 2030 ställer nya krav på konsumtion av drivmedel. En stigande inblandning av bio-bränsle kommer att höja priset på bensin och diesel. El- och vätgasdrift för lastbilar torde öka. Smarta hem, eldrivna bilar, självgående maskiner mm driver upp el-förbrukningen och därmed sannolikt även elpriserna. Dessa stora lager-byggnader borde kunna använda solceller för att generera energi.

Fråga: Hur ser prognosen ut för el-utnyttjandet ut i framtiden i kommunen – 2030, 2040, 2050 med dessa etableringar och det utökade boendet i kommunen? Jag ser inga sådana siffror i samrådshandlingen (2) eller Miljökonsekvensbeskrivning Detaljplan för del av Tång 2:5 m.fl

- 39.10 Kommentarererna ovan indikerar att det finns en mängd obesvarade frågor som bör utredas. Miljökonsekvensbeskrivning Detaljplan för del av Tång 2:5 (3) är ofullständig. I denna ingår inte konsekvenserna av att dra en ny väg parallellt med E18 genom delar av naturreservatet mellan Kockbacka och Mätarvägen inom Brunna logistikområde.
- 39.11 Vid etableringen av ett stort lager och logistikområde är det naturligt att planera trafiken till och från området i ett tidigt skede. Så har inte skett vilket lett till att Granhammarsvägen överbelastats med olyckor som följd. Sent omsider har man börjat bygga ut avfarterna till Brunna och bredda Granhammarsvägen. Att som nödåtgärd dra trafik på en med E18 parallell väg delvis genom naturreservatet för att lösa problematiken är inte acceptabelt. Utvärdering av möjlighet att göra av- och påfart i anslutning till Örnäs och vägen som går under E18 bör ske.
- 39.12 Det saknas uppgifter om el-utnyttjande i anslutning till ICA och övriga delar av området. Planeras laddstolpar, hur är det med solceller?
- 39.13 Baserat på den tekniska utvecklingen blir denna typ av verksamhet alltmer automatiserad vilket kan leda till arbetslöshet för personer inom denna yrkeskategori. En ansträngning att få mer kunskapsintensiva verksamheter till kommunen borde prioriteras.
- 39.14 Kommunen bör utvecklas på ett balanserat sätt. För närvarande känns det som att etableringen av transport och logistik-verksamhet i Upplands-Bro sker snabbt och utan full kontroll vilket inte gagnar kommunen i längden.

ICA bör inte bygga på golfbanan i Kungsängen. Golfbanan är den mest naturliga grannen till naturreservatet och bör så förbli. Om beslut ändå fattas att tillåta detta, bör det ingå att ICA överlåter den resterande delen av golfbanan till kommunen, eller i ett kontrakt garanterar att inte avyttra eller bygga på resterande del av banan.

Kommentar

- 39.1 *Översiktsplanen är ett stöd för kommunens framtida utveckling men är inte ett dokument som är juridiskt bindande utan ska ses som en riktlinje. Utvecklingen av Del av Tång 2:5 ligger både i linje med och går emot översiktsplanen. ÖP 2010 föreslår utveckling av nya industriområden i anslutning till redan befintliga logistik- och verksamhetsområde, vilket stämmer väl in för detaljplan Del av Tång 2:5 då det ligger intill Brunna verksamhetsområde. ÖP 2010 föreslår också att Tång 2:5 ska vara kvar som golfbana, vilket går emot översiktsplanen. I och med att detaljplanen delvis går emot översiktsplanen har ett utökat förfarande av planprocessen gjorts, vilket innebär fler utredningar och undersökningar än vid ett normalt förfarande. Den lokaliseringsutredning som tagits fram visar att föreslagen plats är den mest lämpliga utifrån verksamhetens behov samt de platser som kan erbjudas inom Upplands-Bro kommun, Järfälla kommun och Håbo kommun, vilket även är några av de placeringar för nya lager- och logistikcenter som RUF 2050 föreslår. Golfbanan kommer att vara kvar om än att nio hål försvinner. Vidare är tanken att brynzoner och stigar ska anläggas för att kompensera för de rekreativomöjligheter och naturvärden som försvinner från golfbanan.*
- 39.2 *Exploatören och kommunen vill inte utesluta möjligheten för en framtida utveckling av fastigheten del av Tång 2:5, kommunen ser dock en sådan utveckling som villkorad av att trafiksituationen i områdets omnejd blir tillfredställande.*
- Kommunen kan bara ställa de krav på exploatörer som Plan- och bygglagen tillåter, vilket även har gjorts inom ramen för den här detaljplanen.*
- 39.3 *De utredningar som tagits fram i denna planprocess fokuserar just på detta detaljplaneområde, eller strax intill. Miljökonsekvensbeskrivningar för andra projekt, som den eventuella anslutningsvägen från Kockbacka, görs inte inom detta detaljplaneprojektet för Del av Tång 2:5. Utredningar för den övergripande trafiksituationen i hela Brunna är pågående men är en parallell process med planprocessen för Tång 2:5. Kommunen vill också understryka att det aldrig ännu beslutats om att en anslutningsväg ska byggas, utan endast att kommunen har beslutat för att verka för en sådan anslutningsväg.*
- 39.4 *Med "Kommunen" menas de tjänstepersoner och politiker som sammantaget arbetat eller beslutat om innehållet i detaljplaneprocessen. Då flertalet kontor, avdelningar, enheter, arbetsgrupper och politiska forum är inblandad i det löpande arbetet och beslutsfattandet för detaljplaner benämns all verksamhet som sker av politiker eller tjänstepersoner Upplands-Bro kommun som just "kommunen". Vidare stämmer yttrandet om att mer trafik ofta resulterar i mer ljud- och luftföroreningar, framförallt om det är motordrivna fordon som står för den ökade trafikmängden. Dessvärre är ökade trafikmängder en utmaning i växande kommuner och regioner, så som Upplands-Bro kommun och Stockholmsregionen är. Kommunen arbetar aktivt med att minska de negativa konsekvenserna av större trafikmängder samt med att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik då dessa fordonsslag genererar mindre föroreningar, bättre folkhälsa och bättre framkomlighet och mobilitet. Gällande figur 5-30 är data som används från 2015 men sammanställt av Stockholms Luft- och bulleranalys år 2020. De mätningarna bedöms fortfarande vara aktuella. Det stämmer att fler områden utöver Tång 2:5 påverkas utav planförslaget, men utredningar och undersökningar görs främst inom eller i direkt anslutning till planförslaget då kommunens övergripande ljudnivåer, trafikmängder, luftföroreningar med mera är för omfattande att inkludera i en specifik planprocess. Detsamma svar gäller för Örnäs Hästgård då området inte ingår i detaljplanen för Tång 2:5. Kommunen vill även informera om att träd fungerar utmärkt för att hantera luftföroreningar men har ingen ljuddämpande effekt alls då blad och grenar inte är ljudisolerande material, samt även inte är gröna året runt.*
- 39.5 *Det stämmer att golfbana och naturreservat har olika rekreativomöjligheter och värden och att de inte kan jämföras rakt av, vilket inte heller görs i detta projekt. Att nio hål försvinner är en minskning på kvantiteten på golfbanan, men förhoppningen är att kvarvarande hål ska*

bibehålla sin goda kvalitet. Vidare anläggs stigar och brynzon inom planområdet för att kompensera för de förlorade rekreativvärdena från golfbanan.

- 39.6 *På vissa platser kommer avståndet mellan Tång 2:5 och naturreservatet vara mindre än 500meter. Åtgärder kommer att genomföras för att minska påverkan på naturreservatet gällande ljus och ljud så mycket som är möjligt. Då E18 går längs med naturreservatet idag är området redan utsatt för mänsklig aktivitet och yttre påfrestningar. Förhoppningen är att de åtgärder som vidtas inom planområdet kommer leda till att naturreservatet inte försämras.*
- 39.7 *Kommunen noterar yttrandet. Det ligger dock utanför Upplands-Bro kommuns och denna planprocess rådighet att reglera transitionen till eldriven godstrafik. Kommunen tar bort skrivningen gällande samverkan mellan ICA och andra aktörer då det ännu inte är fastställt vilka synergieffekter ICA kommer att ha med andra verksamheter.*
- 39.8 *Olika typer av jobb och människors varierande kompetenser är viktiga för kommunens totala sysselsättningsgrad och tillväxt. Det är inte önskvärt att endast ha "välutbildade" och "svåra jobb" i en kommun. Det är ännu inte helt klart hur många arbetsplatser ICAs nya lager- och logistikverksamhet kommer medföra.*
- 39.9 *Kommunen noterar synpunkten och meddelar att en ny fördelningsstation i Bro undersöks i skrivande stund. Elförsörjning till kommuner i Sverige är en regional och statlig fråga som Svenska kraftnät ansvarar för, och är något som undersöks i samband med nybyggnationer och baseras inte på prognoser. För detaljplan Del av Tång 2:5 hade varken Eon Energidistribution AB eller Vattenfall Eldistribution AB något att erinra vilket innebär att de inte ser en risk för framtida problem med elförsörjning för aktuell detaljplan. Se Eons och Vattenfalls yttranden högre upp i samrådsredogörelsen, punkt 14.1 och 22.1. Se även svar 3.9.*
- 39.10 *Som nämnt tidigare, miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) görs för det aktuella detaljplaneområdet och i direkt anslutning till detta. En annan, egen MKB behöver göras för en eventuell anslutningsväg från Kockbaka trafikplats, men den MKB:n kommer inte ingå i handlingarna till Del av Tång 2:5.*
- 39.11 *Kommunen noterar yttrandet och informerar om att det pågår en övergripande utredning av trafiksituationen i Brunna. Denna utredning ingår dock inte i handlingarna till detaljplan för Tång 2:5 och är en egen parallell process.*
- 39.12 *Exploatören har avsikten att Breeam-certifiera anläggningen, vilket bland annat innebär hållbar energiförsörjning av den nya anläggningen. Det är ännu inte fastställt mängd solceller, men det är något som undersöks och planeras i detaljprojekteringskedet.*
- 39.13 *Kommunen noterar yttrandet och hänvisar till svar 39.8.*
- 39.14 *Kommunen noterar yttrandet. Upplands-Bro kommun strävar efter en balanserad tillväxt och bedömningen är att utvecklingen av industri-, lager- och logistikverksamhet inte nått sin fulla kapacitet.*

40 Privatperson 14 m.fl. inkom 2021-03-15

- 40.1 *Vi vill börja med att poängtera vår åsikt om ICAs etablering som vi ser som något mycket positivt. Dock har vi med stor oro följt diskussioner om konsekvenser för oss boende inom området. Enligt artikeln i Mitt i så kommer trafiken till och från detta lager få proportioner som gör att man inte bara kan ställa sig positivt till de planerna om inte några lösningar tas fram för hur trafiksituationen kommer att lösas. Redan nu oaktat arbeten på Granhammarsvägen är trafiken genom Brunna väldigt intensiv. Om den kommer att öka med så mycket som artikeln anger så måste någon lösning tas fram för hur detta skall kunna genomföras.*
- 40.2 *Vi ser med spänd förväntan fram mot lugnande och tillförlitliga uppgifter om hur denna positiva etablering kan förverkligas.*

Kommentar

40.1 *Se kommentarerna 1.9, 1.10 och 8.12.*

40.2 *Kommunen noterar synpunkten och hoppas att flertalet av svaren i denna samrådsredogörelse har besvarat och förtydligat de orosmoment och funderingar som fanns.*

41 Privatperson 15 inkom 2021-03-16

41.1 Några synpunkter angående planering av ICAs centrallager i Brunna. Vi bor i södra Brunna och märker redan nu av väldigt mycket lastbilar hela dagarna och mycket personbilar som alla dem som jobbar i Brunna industriområde tar sig dit och hem med. När jag sen läser i Mitti tidningen om alla dessa lastbilar som ska tillkomma vi eventuellt bygge av höglager så blir jag väldigt orolig för trafiksituationen, men framförallt för bullernivån för oss som bor nära Granhammarsvägen. Nu måste verkligen kommunen ta tag i avfart Kockbacka för att stoppa detta vansinne med alla dessa fordon så nära ett bostadsområde.

Kommentar

41.1 *Läs punkterna 8.2. och 8.12.*

42 Privatperson 16 inkom 2021-03-17

42.1 Upplands-Bro kommun har dessvärre en historia av planbeslut som i backspegeln ter sig mindre lyckade, antingen som beslut eller i genomförandet. Anledningen till denna inlaga är oron att även detta ärende ska sälla sig till denna skara. Det verkar kortsiktigt att planera ändrad detaljplan för att drastiskt försämrade trafiksituationen i Brunna och förstöra golfbanan samtidigt som man undersöker alternativet att ansluta till Kockbacka avfarten, som skulle lätta trafiken och samtidigt möjliggöra placering av den enorma byggnaden utmed E18 som ändå är en "förstörd" miljö. Vid kontakt med kommunen uppges att de är helt separata och oberoende ärenden trots att de öppnar alternativ för samma utmaning. Nedan följer synpunkter på planbeskrivningen, förslag till alternativa ansatser samt en påminnelse om några tidigare planeringsfadäser som inte bör upprepas.

42.2 Byggnadshöjden är verkligen enorm. Den är nästa lika hög som ett 10 våningars bostadshus och placeras dessutom på en höjd! Man kan ta en titt på det enorma "krokiga bankhuset" mellan Rissne och Rinkeby som jämförelse (numera står det SATS på vägen). Den föreslagna byggnaden är t.o.m. större. Uppskattningsvis blir den lika hög och synlig som vattentornet. Bedömningen av synlighet verkar underskattad.

42.3 Ytterligare huskroppar (under byggnad) närmast Mätarvägen bredvid CFC-lagret finns ej med på ritningar och illustrationer. Den föreslagna byggnaden blir ytterligare närmare 30 meter högre (motsvarar nästan 10 våningar bostadshus). Ett kort besök på plats på Mätarvägen rekommenderas för att få en uppfattning om storleken. Illustrationerna i materialet ger inte ett rättvisande intryck.

42.4 ICAs verksamhet kräver tydligen en enormt stor plan yta för byggnad och lastbilar (530m x 240m). Eftersom tomten är mycket kuperad (29m mellan högsta och lägsta punkt) krävs mycket stora sprängnings och schaktningsarbeten för att åstadkomma denna plana yta. Det vore ur miljösynpunkt lämpligare med en lokalisering som kräver mindre påverkan under byggnationen, på annan plats! Redan den mindre CFC byggnaden krävde mycket stora sprängnings och schaktningsarbeten.

42.5 Trafiksituationen på Granhammarsvägen är idag mycket besvärlig. Så var det även innan avspärrningarna pga. rondellbygget. Det är ju den enda vägen som finns ut från vårt bostadsområde. Ytterligare 2100 fordon per peakdag (mest tunga lastbilar) låter som en omöjlig situation och då är många industritomter fortfarande utan verksamhet. Anslutning till

Kockbacka måste byggas för att avlasta trafik västerifrån innan planändringar genererar ytterligare trafik. Inte ett decennium senare!

- 42.6 Salamanderdammar. De nya dammar som planeras istället för de som förstörs, är irriterade uppe i en backe, ganska högt över dalgången. Dessa kan knappast försörjas med regnvatten utan vatten måste pumpas upp dit för att de ej ska torka ut. Det verkar ju inte vara en hållbar lösning.
- 42.7 Vattenavrinningen från dammarna i sydvästra delen (damm 1 & 6) sker (idag 2021-03-14) tillsammans med vattnet från ett stort område väster om planområdet söderut till en avloppsbrunn vid motorvägen. Leder inte den till Örnässjön snarare än Mälaren-Skarven? Hur går det då med de mycket större dagvattenvolymer som uppstår vid störtregn och enorma hårdgjorda ytor.
- 42.8 Bedömningen av värdet på det befintliga naturreservatets södra delar verkar överdriven. På kartorna syns t ex inte att det nyss (senaste året?) gjorts ett större kalhygge strax nordväst om ICAs CFC byggnad. Det ser enligt kartorna ut att ligga inom naturreservatet (strax öster om den med gult markerade vandringsleden). Det är inte det gamla kalhygget på privat mark som avses. Området är även kraftigt bullerpåverkat från motorvägen. Det är även ganska stora skador på träden i några hundra meter väster från CFC byggnaden i riktning mot Kockbacka. Det ser ut som det skulle kunna vara stora barkborreangrepp.
- 42.9 Bedömningen att golfbanans rekreativvärde i stort kvarstår stämmer inte. Kungsängen har två banor: Kings och Queens. Kings är den bättre banan där det tidigare t.o.m. har spelats Europatour tävlingar, dvs hög klass. Queens är en betydligt enklare bana. Om detaljplanen genomförs asfalteras halva den bättre banan och rekreativvärdet sjunker drastiskt. Det förefaller huvudlöst att förstöra en anläggning som bidrar med ca 100.000 timmars aktiv rekreation per år för kommuninnevanarna (20.000 golfrundor á 5 timmar).

Det finns väl bättre alternativ?

- 42.10 För oss som bor i Brunna förefaller det finnas fler (uppenbart) bättre alternativ än den föreslagna ändringen av detaljplanen, t.ex.:
- 42.11 A. Utmed E18 mot Kockbacka

Det har diskuterats att bygga en anslutning mellan Kockbacka-avfarten och Brunna industriområde parallellt med motorvägen för att avlasta avfarten vid Granhammarsvägen. Det vore naturligt att fortsätta bygga logistikbyggnader utmed den vägen istället. De skulle ha närmare till Kockbacka-avfarten än till Brunna avfarten.

Den södra delen av naturreservatet är redan kraftigt bullerpåverkat och en remsa industribyggnationer skulle inte försämrats. Snarare fungera som en bullervall. Skogen i södra delen av naturreservatet är även kraftigt påverkad på annat sätt. En avsevärd del av träden är döda eller nästintill (barkborrar eller miljöfaktorer?) och måste troligen ändå avverkas.

Det vore oerhört tragiskt om vägen till Kockbacka senare byggs (och inkräktar på en del av naturreservatet) och att det därefter blir uppenbart att logistikutbyggnad borde förlagts dit i stället för att förstöra befintlig golfanläggning.

- 42.12 B. Mitt emot ICA:s nya CFC lager

Varför byggs inte lagret på den tillräckligt stora och mycket planare och lägre belägna tomten "mitt emot", mellan Mätarvägen och E18? Den är ännu ej bebyggd och om det finns annan fastighetsägare kan väl kommunen bistå med andra kreativa förslag på dennes behov.

- 42.13 C. Coops lager i Bro

Det finns ju redan en stor logistikverksamhet i kommunen med passande infrastruktur. Den flyttar eftersom kommunen ej tillät bygge av ett höglager. Ett av argumenten var närheten till naturreservatet. Varför kan då detaljplanen ändras från rekreativområde till höglager bredvid

ett annat naturreservat? En plats som dessutom har sämre infrastruktur. Kanske läge för omvärdering av restriktionerna?

Exempelsamling på tidigare misslyckanden

Upplands-Bro kommun har inget bra ”track record” i planering och förutseende. Här är några exempel som jag kommer ihåg på rak arm. Efteråt undrar man, ”hur tänkte dom”? Jag har bott i Brunna sedan 1978.

- Ombyggnationen av vägen från Brunna-avfarten till OK macken, så att det skulle bli svårt att ta sig fram för tung trafik (och köra för fort). Dessvärre dröjde det ett decennium innan den alternativa vägen (Kockbacka-avfarten) för långtradarna till Coops lager byggdes, så tung trafik var ändå tvungen att krångla sig den nu slingriga vägen. Vägen gjordes dessutom så smal så att bonden inte längre kunde komma fram med maskinerna till åkrarna norr om E18!
- Kommunen etablerar ett handelscentrum Brunna Park men försummar att bygga nödvändig infrastruktur för kunderna att ta sig dit. Endast bilburna kan på provisorisk väg med möda ta sig dit. Det dröjer två år efter att butikerna öppnat innan viss förbättring görs. Än idag finns ingen bussförbindelse.
- Ett nytt bostadsområde planeras och byggs samtidigt som ett stenkrossverk ökar sin verksamhet. Enda vägen till/från för tunga gruslastade långtradare är via en uppførsbacke 10 meter från balkongen från de nybyggda lägenheterna. Den alternativa färdvägen som inte stör lägenheterna blir inte färdig förrän flera år senare!
- Infrastrukturen runt Brunna Park och Brunna Logistikområde (viadukt under E18 och rondeller) har gått obegripligt långsamt. Ingendera är direkt ”rocket science”. Beror det på kommunala planeringshaverier eller oskickliga upphandlingar?
- Villaägarna i Södra Brunna klagar/önskar sig en bulleravskärmning mot Granhammarsvägen på grund av den ökade trafikvolymen som exploateringen av Brunna industriområde åstadkommer. Kommunen ser till att hugga ner skogen och ersätter den med en jättelik jordvall. Hämnad eller bara oskickligt?
- Den goda ambitionen att skapa en planfri cykelväg från Brunna mot Tibble vid nya rondellen resulterade i att det blir en bro placerad så att det blir en enorm uppførsbacke istället för att placera den där det blir minsta möda för cyklisterna.
- Kommunen säljer en tomt för bensinmack (PREEEM) och tänjer på reglerna för hur nära den får placeras lägenhetshus. Samtidigt bygger man en påkostad lekplats på andra sidan vägen (vid idrottsplanen). Tyvärr kan inga barn komma dit utan att korsa trafikerade vägar. För en vanlig medborgare verkar det uppenbart att de skulle placerats tvärt om!
- Det hyfsat trevliga torget med parkbänkar och lummiga träd ersätts plötsligt med en stenöken med ojämna stenplattor, enligt uppgift för 25 MSEK! Det var säkert inte tänkt så, men blev så. Man kan lätt tänka sig alternativ användning av dessa skattepengar.
- Listan kan tyvärr göras längre. De faktiska förhållandena kan kanske diskuteras, men det är så här det uppfattas av kommuninnevånarna.

Kommentar

- 42.1 *Kommunen noterar synpunkterna och beklagar de tidigare upplevelserna av genomförda planerings- och byggprojekt. Gällande trafiksituationen stämmer det som tidigare sagts vid kommunikation med kommunen, det är separata planeringsärenden som inte behandlas i samma process, trots att det geografiskt är närliggande områden och vägar som diskuteras. I del av detaljplan för Tång 2:5 hanteras trafiksituationen främst för detta planområde, även om den övergripande trafiken i Brunna, Kungsängen och övriga delar av Upplands-Bro Kommun hänger ihop med denna detaljplan.*
- 42.2 *Byggnaden förväntas bli generellt 18 m hög men kan uppgå till 33 meter i höjd på vissa delar av byggnaden. Det är en höjd som detaljplanen tillåter och har utträtts noga i samarbete med*

flertalet offentliga myndigheter, organisationer och verksamheter. Byggnaden kommer inte att placeras på en höjd utan i en dalgång, men det stämmer att byggnaden kommer bli väl synlig från samtliga väderstreck då det är en stor huskropp. Bedömningen är vidare att byggnaden kommer passa in i omgivningen då befintliga byggnader i Brunna verksamhetsområde redan idag har liknande karaktär.

- 42.3 *Flertalet platsbesök både inom och utanför planområdet har gjorts av personer som arbetar med projektet. Ritningar och illustrationer som tagits fram i detta detaljplaneprojekt fokuserar just på utbyggnaden av Tång 2:5 och således inte på ritningar över andra fastigheter och dess bebyggelse.*
- 42.4 *En omfattande lokaliseringsutredning har gjorts på flertalet platser i Håbo kommun, Järfälla kommun samt Upplands-Bro kommun i tidigt skede av detta projekt. Sammantaget bedöms placeringen på Del av Tång 2:5 i Upplands-Bro kommun vara den plats med minst negativ påverkan på miljön och övriga fysiska förutsättningar som samtidigt uppfyller verksamhetens krav.*
- 42.5 *Trafikutredningarna som gjorts visar att den planerade trafiken till och från detaljplaneområdet kommer ha marginell påverkan på trafiksituationen på Granhammarsvägen som helhet då ICAs maxtimmar inte sammanfaller med rusningstrafiken i övrigt. Framtida anslutningsväg till Brunna verksamhetsområde är dock under utredning men den processen och ligger utanför detaljplanen för Del av Tång 2:5.*
- 42.6 *De salamanderdammar som planeras kan försörjas med regnvatten i kombination av grundvatten, alternativt med hjälp av en pump, som möjliggörs inom planområdet. Den tekniska lösningen kommer utredas i detalj under detaljprojekteringen.*
- 42.7 *Allt dagvatten inom planområdet kommer att ha Mälaren-Skarven som slutrecipient, via Granhammarsbäcken och Lillsjön (den nordöst om Livgardet). Damm 6 samt delar av damm 1 kommer att tas bort och ersättas med nya dagvattendammar. Därmed kommer inte den nämnda avloppsbrunnen vid motorvägen att påverkas av utbyggnaden av detaljplanen Del av Tång 2:5.*
- 42.8 *Kommunen tackar för synpunkten men har uppfattningen att samtliga bedömningar och värderingar som tagits fram är korrekta och är varken över- eller underskattade, så även bedömningen på naturreservatet och dess värden.*
- 42.9 *Det stämmer att flertalet hål kommer försvinna från den nuvarande golfbanan för att kunna bygga ut den planerade lager- och logistikbyggnaden. Trots att kvantiteten av banor minskar är förhoppningen att den goda kvalitén på kvarvarande hål kan bestå och fortsätta ge fina möjligheter till rekreation. Utöver lagerbyggnaden innehåller även detaljplanen promenadslingsor som ansluter till naturreservatet vilket kommer ge fler möjligheten att ta del av landskapet och utöva någon form av rekreation jämfört mot nuvarande situation då golfanläggningen inte är tillgänglig för rekreation för allmänheten utan endast för golfklubbens medlemmar.*
- 42.10 *Omfattande lokaliseringsprövning har gjorts efter verksamhetens krav samt regionala och kommunala förutsättningar. Även möjligheter och fysiska egenskaper för etablering har utretts i Järfälla kommun och Håbo kommun. Sammantaget bedöms fastigheten Del av Tång 2:5 vara den plats som bäst uppfyller verksamhets krav samt förhåller sig till de kommunala och regionala strategier som finns i Upplands-Bro kommun, Håbo kommun, Järfälla kommun på sträckan mellan Stockholm och Västerås. Se Lokaliseringsutredning för logistikverksamhet för fullständig förklaring till varför Del av Tång 2:5 valdes som plats för lokalisering.*
- 42.11 *Se svar 42.10.*
- 42.12 *Se svar 42.10.*
- 42.13 *Projekt som tidigare genomförts i kommunen och som ligger utanför detaljplaneområdet för Tång 2:5 hanteras inte i denna samrådsredogörelse eller vidare skeden av denna*

detaljplaneprocess. Kommunen beklagar dock de mindre bra personliga upplevelserna av kommunens tidigare planerings- och byggprojekt.

43 Privatperson 17 inkom 2021-03-17

- 43.1 Jag skriver till er angående diarienummer KS 18/0440. Samhällsbyggnadsutskottet hade ett möte 3 februari 2021. Enligt protokollet fattades två beslut:
1. Att samrådshandling Tång 2:5 skulle göras tillgänglig för allmänheten i Upplands-Bro mellan 17 februari och 17 mars 2021.
 2. Att en väg skall byggas mellan Kockbacka avfart och Mätarvägen i Brunna. Vad har man beslutat i Upplands-Bro kommun? Skall det byggas en väg mellan Kockbacka och Mätarvägen i Brunna (som det står i protokollet) eller har man beslutat sig för att verka för att en sådan väg skall byggas? Det råder en osäkerhet om vad som gäller. Dessutom borde tänkt väg nämnts i samrådsdokumentet, då det är av intresse för de som bor i kommunen.
- 43.2 En väg mellan Kockbackaavfarten och Mätarvägen i Brunna förändrar definitivt trafikflödet i området. Biltrafik från norr till Brunna, I1 och bostadsområdet kommer att välja avfarten vid Kockbacka. På samma sätt trafik norrut från Brunna, I1 och bostadsområde väljer denna väg. Eftersom vägen dras mellan E18 och naturreservatet samt dessutom vid två tillfällen korsar reservatet påverkas reservatet. Föreningarna runt ICA torde bli större eftersom en mängd trafik passerar där i stället för via Granhammarsvägen.
- Jag önskar klagörande enligt min fråga ovan, är det beslutat att vägen ska byggas eller har man beslutat sig för att jobba för att en väg ska komma att byggas?
- 43.3 Jag motsätter mig en väg genom naturreservatet, då den tillsammans med en ev. tilltänkt bensinstation samt hamburgerrestaurang vid avfart Kockbacka, kommer att både öka buller för oss närboende och öka nedskräpning i omgivande natur och i Lejondalssjön (framför allt i naturreservatet).
- 43.4 Utöver det kan man också fråga sig om den avfart man anser sig koppla väg till är dimensionerad för ökad trafik, eller om även den behöver byggas om för att kunna hantera ökad trafik?

Kommentar

- 43.1 *Samrådshandlingarna fanns tillgängligt för allmänheten under samrådstiden på kommunens hemsida samt i Kommunhuset i Kungsängen samt i Brohuset i Bro. Enligt kommunens ärendehanteringssystem går det att se att handlingarna fanns tillgängliga på hemsidan under samrådstiden, se ärende KS 18/0440-59.*
- I Upplands-Bro kommun har det beslutats för att det ska verkas för en anslutningsväg från Kockbacka trafikplats. I dagsläget pågår en utredning för en sådan väg men inget beslut om exakt dragning eller genomförande har fattats.*
- 43.2 *Se kommentar 43.1, 5.17 och 5.19.*
- 43.3 *Kommunen noterar synpunkten. När eller om det blir aktuellt med vidare arbete för en anslutningsväg från Kockbacka trafikplats kommer utredningar och beräkningar att göras för att se till att de uppsatta mål, normer, riktlinjer för både naturreservat, naturvärden, trafikmängder, bullernivåer och övriga aspekter som kan tänkas ge positiva eller negativa konsekvenser utav en potentiell anslutningsväg.*
- 43.4 *Se svar 43.3.*

44 Privatperson 18 inkom 2021-03-17

- 44.1 Angående ICA:s planer på lagerverksamhet i Brunna. Efter vad som sagt kommande lager, varje timme från tidig morgon. Det blir 4 tunga fordon per minut, eller ett var femtonde sekund. Såvitt jag kan förstå måste all denna trafik gå via Granhammarsvägen och sedan in i industriområdet. Jag har bott i Brunna i drygt 20 år och på den tiden har trafiken på Granhammarsvägen mångdubblats, anser jag. Ytterligare trafik av ovan beskrivna omfattning kan nog göra situationen ohållbar.
- Jag oroar mig för miljöpåverkan, buller och trafikstockningar (jag åker mest buss, men de fastnar ju också i bilköer).
 - Jag anser att man snarast måste bygga en separat avfart/påfart mellan industriområdet och motorvägen, så att trafiken kan ledas bort från Granhammarsvägen, om ICA ska få tillstånd att bygga sitt lager i Brunna industriområde.ts (jag vet inte hur säker denna siffra är) kommer det passera 240 tunga fordon till/från ICA:s

Kommentar

44.1 *Se punkterna 5.19, 8.2 och 8.12.*

45 Privatperson 19 inkom 2021-03-17

- 45.1 Anslutningsväg Kockbacka trafikplats och Brunna logistikområde. I protokoll 2021-02-03, samhällsbyggnadsutskottet, gör Camilla Jansson (s) ett tilläggsyrkande om "att parallellt arbeta för en anslutningsväg ..." Alliansen bifaller detta yrkande. Frågan har tidigare varit uppe på Kommunstyrelsen sammanträde 2018-12-05. I protokollet paragraf 31 beslutar man "att verka för en anslutning". Frågan togs upp igen den 28/8-19 av Camilla Jansson (s). Kan ej finna att detta tagits upp i samrådshandlingarna. Varför? En anslutning till Kockbacka-påfarten skulle lösa många av trafikproblemen som nu visar sig och kommer att visa sig vid Granhammarsvägen.

Kommentar

45.1 *Läs kommentar 5.19.*

46 Privatperson 20 inkom 2021-03-17

- 46.1 Härmed kommer en överklagan om det nya logistikcentrum som ICA vill bygga på Tång 2:5. Eftersom vi bor med Granhammarsvägen endast 50meter från vårt hus så är vi extremt bekymrade över den ökningen av trafik som kommer ske. Vi upplever redan en försämrad livskvalitet från den ökade trafik som är redan idag.
- 46.2 Under den senaste åren har vår inomhus miljö försämrats avsevärt mycket. Det är mycket mer smuts som kommer in i våra luftventiler. Ljudnivån från Granhammarsvägen och E18 har ökat kraftigt vilket förstör vår nattsömn. Vi flyttade hit för elva år sedan och det har bara blivit sämre för oss sedan dess med trafiken och industriområdet som byggts närmast Granhammarsvägen. Vi kräver att en bullermätning ska göras och att bullerplank sätts upp i direkt anslutning till vägen, ej göra om vällen.
- 46.3 Vi kräver även att ny avfart ska göras direkt från E18 in i industriområdet.
- 46.4 Vi vill att en luftmätning ska göras för att bedöma hur dålig luften är under rusningstrafik. Om den försämrar vår luft så måste åtgärder sättas in.

Kommentar

46.1 *Synpunkten antecknas.*

46.2 *Se kommentarerna 8.2 och 8.12.*

46.3 *Läs punkt 5.19.*

46.4 *Se punkt 30.4.*

47 Privatperson 21 inkom 2021-03-17

- 47.1 Jag hoppas att alla som är involverade beaktar allt i hela denna process. Förutsätter att Kommunen med alla tänkbara medel undersökt, kontrollerat det som berör växter och djur och inget försumligt sker. Särskilt biotoperna och att det får bevaras orörda under hela byggtiden. Därmed måste ansvariga se möjligheterna för samtliga floror och faunor i området, så dem inte blir utrotade.
- 47.2 Jag personligen vurmar för vattensalamander, samt övriga arter av amfibier och reptiler i hela landet. I samband med detta bygge måste man hjälpa dem att kunna fortsätta i sin population så att fortplantningen kan ske ostört. Anpassa bygget och hjälp till med t.ex. ”tunnlar” o.s.v. Det viktiga är att arten får sin frizon, med tanke på att den är fridlyst sedan 1980-talet i Sverige. De har inte så många platser kvar att leva och föröka sig i. Många faktorer påverkar deras miljö. Vid behov kontakta Sveriges Herpetologiska Riksförening, som besitter kunskap i ämnet. Innan ett misstag sker i onödan. Jag har som f.d. rikssekreterare för Sveriges Herpetologiska Riksförening i minst tio år följt dessa djurs utveckling i Sverige och förordat att en fridlysning skulle ske.
- 47.3 Att ni förhåller er till den rådande lagstiftningen som gäller fridlysta djur samt växter. Jag önskar bekräftelse att min skrivelse har nått fram till kommunens projektledare, och att besked om ärende fortskridande.

Kommentar

- 47.1 *Se punkt 5.15 och 6.3.*
- 47.2 *Läs punkterna 18.3-18.5.*
- 47.3 *Kommunen noterar yttrandet och understryker att ett samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kap 6 paragrafen i Miljöbalken genomförts för fridlysta och skyddade arter. Nämnd tjänsteperson har tagit del av yttrandet.*

Resultat av samrådet

Ändringar i planförslaget

Följande revideringar har gjorts i detaljplaneförslaget efter samrådet:

Plankarta

- Gränsdragning mellan kvartersmark och naturmark i sydöstra delen av planområdet har ändrats för att möjliggöra skyddsmur för skyfallshantering inom kvartersmark.
- Användningsbestämmelse E₁ har lagts till inom västra delen av kvartersmarken för att möjliggöra en pumpstation för att försörja salamanderdammarna med vatten vid behov.
- Bestämmelse n₄ har lagts till för att förhindra att salamanderdammar förorenas.
- Utfartsförbud har tagits bort, då större flexibilitet behövs kring exakt placering för framtida utfart.
- Bestämmelse e₂ har ändrats från bruttoarea till byggnadsarea.
- Bestämmelse f₁ har bytt beteckning till e₃.
- Bestämmelse e₄ har tillkommit för att reglera möjlig storlek på pumpstation.
- Prickmark längs fastighetsgräns mot Örnäs 1:22 har tagits bort.
- Bestämmelse om högsta totalhöjd i meter över nollplanet har tagits bort.
- Bestämmelse om högsta totalhöjd över marknivå har ändrats från 18 till 23 meter då flexibilitet behövs för uppstickande byggnadsdelar.
- Bestämmelse med tidigare beteckning n₁ har ersatts av bestämmelse b₁.
- Bestämmelse n₂ har bytt namn till n₁ och n₃ till n₂.
- Bestämmelse n₃, n₄ och n₅ har lagts till för att reglera markhöjd så att skyfallshantering kan lösas.
- Bestämmelse n₆ har lagts till för att mur eller kant anläggs så att skyfallshantering kan lösas.
- Bestämmelse om skydd mot störning har specificerats med beteckning m₁ i plankartan.

Planbeskrivning

- Beskrivning av samråd enligt miljöbalken 12 kap 6 § med Länsstyrelsen angående fladdermöss och större vattensalamander har lagts till.
- Beskrivning av dagvattenhantering har förtydligats efter uppdaterad dagvattenutredning.
- Beskrivning av skyfallshantering har förtydligats efter framtagna skyfallsutredning.
- Beskrivning av geotekniska förhållanden har uppdaterats utifrån justerad geoteknisk utredning.
- Beskrivning av grundvattennivåerna har lagts till efter grundvattenmätningar och PM Analys genomförbarhet vattenfrågor.
- Beskrivning av arkeologisk utredning etapp 2 har lagts till.
- Planbeskrivningens disposition har ändrats för att underlätta framtida digitalisering av detaljplanens innehåll.
- Genomförandebeskrivningen har kompletterats med utförligare beskrivning av genomförandet bland annat kopplat till ekonomiska frågor.

Utöver ovan nämnda revideringar har mindre redaktionella ändringar tillkommit.

Underlagsmaterial

- Kopior av inkomna synpunkter under samrådet.

Materialet går att beställa från kommunen.

Upprättad 11 mars 2025 av
Planavdelningen

Jessica Hanna
Enhetschef

Johan Jacobsson
Planarkitekt

Theodor Andrén
Exploateringsingenjör