

Översiktskarta med planområdet markerat.

2026-05-12  
KS 25/0141  
SAMRÅDSHANDLING

# Planbeskrivning

Detaljplan för

**Nya Härneviskola (Härnevi 1:31 med flera)** nr 2502

**Bro** Upplands-Bro kommun

Standardförfarande upprättad enligt PBL 2010:900  
i lydelse efter den 1 januari 2015



**UPPLANDS-BRO  
KOMMUN**

Samhällsbyggnadskontoret

## Ärendesinformation

Upplands-Bro kommun

Nya Härneviskola (Härnevi 1:31 m.fl.) Bro

Diarienummer: KS 25/0141

[hänvisning till beslutsprotokollet vid antagande]

Påbörjades: 2025-03-12, enligt beslut i Samhällsbyggnadsutskottet 2025-03-12. §11

# 1 Sammanfattning av planförslaget

Nedan följer en sammanfattning av planförslaget och dess intentioner kring planområdets utformning, funktion och användning.

## 1.1 Befintlig miljö

Planområdet ligger norr om pendeltågstationen i centrala Bro och omfattar idag en byggnad som nyttjats av olika kommunala verksamheter på fastigheten Härnevi 1:31, villafastigheterna Härnevi 1:30, del av Härnevi 1:29 och del av Härnevi 1:69 samt den öppna ytan innehållande grusplan som används av skolan för idrott och rastverksamhet. Längs med planområdets östra del löper två alléer. Den grusade ytan nyttjas idag främst av Härneviskolan till idrottslektioner, och i begränsad mån till spontanidrott övrig tid.

I direkt anslutning till planområdet, i nordväst, ligger Härneviskolan som är en viktig funktion för närområdet. I sydväst avgränsas området av Härnevi skolväg och i övriga riktningar angränsar planområdet huvudsakligen till småhusbebyggelse.

Planförslaget tar hänsyn till områdets natur- och kulturvärden. Den nya skolbyggnaden ska samspela med befintlig bebyggelse och de äldre delarna av befintliga Härneviskolan.

## 1.2 Allmän plats

Detaljplanen föreslås möjliggöra en breddning av en del av Härnevi skolväg för att möjliggöra tryggare gång- och cykeltrafik till och från både den befintliga och planerade skolan. Befintlig gång- och cykelväg planläggs nu för dess ändamål mellan planerad skola och grusplan för att ytterligare stärka och säkra gång- och cykelkopplingen inom planområdet. En breddning av Härnevi skolväg är också en förutsättning för att den planerade busstationen vid Bro station ska kunna uppföras. I övrigt så planläggs del av Allévägen som gata för att säkra infartsmöjligheter för befintliga fastigheter som redan idag nyttjar Allévägen för infart. Ett mindre parkområde planläggs i den nordöstra delen av planområdet för att bevara en befintlig trädallé samt fungera som en avgränsning mot befintliga fastigheter i nordost.

### 1.2.1 Huvudmannaskap

Kommunen föreslås vara huvudman för allmän plats. Kommunen kommer därför ansvara för projektering, utbyggnad och finplanering av de allmänna platserna inom planområdet.

### 1.2.2 Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

## 1.3 Kvartersmark

Detaljplanen föreslås möjliggöra en ny högstadieskola för cirka 500 elever samt idrottsändamål, vilket innebär att befintliga byggnader inom planområdet kommer att rivas för att ge plats för skolbyggnad. Den del av Härnevi 1:71 som ingår i planområdet planläggs för idrottsändamål och skola. Området utgörs av en grusplan som idag används av den befintliga skolan för rastaktiviteter och idrottslektioner. Hela området ska hållas öppet och har därför försetts med prickmark. Området behövs även för att hantera skyfall inom närområdet, då det utgör en lågpunkt.



## Information om detaljplanen och detaljplaneprocessen

### Vad är en detaljplan?

En detaljplan är en handling som består av en plankarta och planbeskrivning vilka reglerar och beskriver kommunens användning av mark- och vattenområden. Detaljplanen redovisar allmänna platser, kvartersmark och vattenområden och gränserna för dessa.

### Så läser du detaljplanen

Detaljplanen utgörs av en plankarta med tillhörande planbeskrivning. Plankartan är juridiskt bindande och reglerar användningen av mark- och vattenområden genom olika planbestämmelser. Planbeskrivningen är vägledande och förklarar detaljplanens syfte, förutsättningarna för planläggningen och hur planen är avsedd att genomföras.

### Var är vi nu?



Det aktuella skedet är granskning då remissinstanser, fastighetsägare och andra berörda får ta del av förslaget och komma med synpunkter. Synpunkterna från samrådskedet har sammanfattats i en samrådsredogörelse. Efter granskningen upprättas ett granskningsutlåtande där yttranden som framförts under granskningen redovisas och besvaras. Om förslaget ändras väsentligt efter granskningen måste förslaget skickas ut för granskning ytterligare en gång.

Granskning pågår mellan fredag den 15 maj 2026 till och med fredag den 5 juni 2026. Förslaget är utställt i kommunhuset i Kungsängens centrum samt i Brohuset i Bro centrum. Handlingarna finns också på kommunens webbplats [www.upplands-bro.se/dpnyaharneviskolan](http://www.upplands-bro.se/dpnyaharneviskolan). Samrådshandlingar på papper kan beställas från kommunen.

### Hur kan du framföra dina synpunkter?

Synpunkter på förslaget ska senast den **1 juni 2026** skriftligen framföras till: Upplands-Bro kommun, Kommunstyrelsen, 196 81 Kungsängen eller via e-post: [kommunstyrelsen@upplands-bro.se](mailto:kommunstyrelsen@upplands-bro.se). Ange diarienummer KS 25/0141, namn, adress och eventuell fastighetsbeteckning.

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning av planförslaget .....</b>	<b>3</b>
1.1	Befintlig miljö.....	3
1.2	Allmän plats .....	3
1.3	Kvartersmark .....	4
<b>2</b>	<b>Handlingar &amp; planeringsunderlag .....</b>	<b>8</b>
2.1	Kommunala planeringsunderlag .....	8
2.2	Utredningar.....	8
2.3	Regionala planeringsunderlag.....	9
<b>3</b>	<b>Administrativa frågor.....</b>	<b>9</b>
3.1	Planförfarande och handläggning av detaljplan.....	9
3.2	Preliminär tidplan .....	10
<b>4</b>	<b>Detaljplanens syfte .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Tidigare ställningstaganden.....</b>	<b>10</b>
5.1	Kommunala ställningstaganden.....	10
5.2	Övriga kommunala ställningstaganden.....	12
5.3	Regionala ställningstaganden.....	16
5.4	Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. Miljöbalken .....	17
5.5	Plandata .....	18
<b>6</b>	<b>Planförslaget: nuläge, förändringar &amp; konsekvenser .....</b>	<b>19</b>
6.1	Bebyggelse .....	19
6.2	Gestaltning.....	21
6.3	Stadsbild.....	23
6.4	Tillgänglighet .....	25
6.5	Naturmiljö .....	25
6.6	Friytor .....	27
6.7	Geotekniska förhållanden.....	27
6.8	Hydrologiska förhållanden .....	29
6.9	Kulturmiljö .....	29
6.10	Trafik, kommunikationer och gatunät.....	33
6.11	Offentlig och kommersiell service.....	43
6.12	Teknisk försörjning.....	44
6.13	Sociala aspekter.....	47

<b>7</b>	<b>Statliga och mellankommunala intressen .....</b>	<b>51</b>
7.1	Riksintressen.....	51
7.2	Strandskydd.....	52
<b>8</b>	<b>Hälsa, säkerhet &amp; miljö.....</b>	<b>52</b>
8.1	Hälsa och säkerhet .....	52
8.2	Miljö kvalitetsnormer .....	66
8.3	Miljökonsekvenser .....	69
8.4	Klimat och energi .....	70
<b>9</b>	<b>Genomförandefrågor.....</b>	<b>72</b>
9.1	Organisatoriska frågor .....	72
9.2	Avtal .....	73
9.3	Tekniska frågor .....	73
9.4	Ekonomiska frågor .....	74
9.5	Mark- och utrymmesförvärv.....	75
9.6	Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser .....	76
9.7	Prövning enligt annan lagstiftning .....	79
<b>10</b>	<b>Motiv till detaljplanens regleringar .....</b>	<b>79</b>
10.1	Användning av allmän plats.....	79
10.2	Användning av kvartersmark .....	80
10.3	Egenskapsbestämmelser för allmän plats.....	80
10.4	Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.....	80
<b>11</b>	<b>Medverkande i detaljplanen.....</b>	<b>84</b>
11.1	Medverkande tjänstepersoner .....	84

## 2 Handlingar & planeringsunderlag

Följande är en sammanställning av de planeringsunderlag som legat till grund för detaljplanen. Underlagen går att ta del av på kommunens hemsida genom att gå in på [www.upplands-bro.se/dpnyaharneviskolan](http://www.upplands-bro.se/dpnyaharneviskolan) eller beställas genom att kontakta kommunens kontaktcenter.

### 2.1 Kommunala planeringsunderlag

#### 2.1.1 Planhandlingar

Plankarta med bestämmelser i skala [1:1000], daterad den 11 maj 2026

Denna planbeskrivning daterad den 12 maj 2026

Fastighetsförteckning, 24 april 2026

Samrådsredogörelse, 12 maj 2026

Gestaltningssprogram, Cedervall arkitekter 5 maj 2026

Undersökning enligt 6 kap. 6§ miljöbalken (1998:808), 28 januari 2026

#### 2.1.2 Övriga kommunala planeringsunderlag

FÖP Bro 2040, antagen av kommunfullmäktige, 16 februari 2022 §10

Grundkarta, upprättad den 24 april 2026 av Mät-och GIS-enheten

Grönplan för Upplands-Bro kommun 2008 med fokus på tätorterna Bro och Kungsängen, 18 december 2008

Gång-och cykelplan med åtgärdsförslag, 2021

Dagvattenplan, antagen av kommunfullmäktige 15 juni 2022

Dagvattenpolicy för Upplands-Bro Kommun 15 juni 2022

Vattenplan för Upplands-Bro kommun, 9 september 2015

Översiktsplan (ÖP 2010), antagen av Kommunfullmäktige, 15 december 2011 § 162

Volymstudie Nya Härneviskolan, Cedervall Arkitekter, godkänd av Kommunstyrelsen 3 december 2025 §168

### 2.2 Utredningar

Arkeologisk utredning, Arkeologikonsult 2024: 3753

Barnkonsekvensanalys, Carlstedt Arkitekter AB (1) 8 maj 2026

Bullerutredning Samråd, Tyréns (1), 11 november 2025

Bullerutredning, Structor, 31 mars 2026

Dagvatten- och skyfallsutredning, Afry (1), 29 april 2026

Geotekniskt utlåtande, Intec 29 april 2026

Klimatberäkning, Carlstedt Arkitekter AB (2) 22 april 2026

Kulturmiljöutredning, Norconsult, 19 mars 2025

Miljöteknisk markundersökning, Lynx Miljökonsult AB, 7 maj 2026

Naturinventering, Calluna, 21 januari 2025

Socialkonsekvensanalys, Afry (2), 19 december 2025

Trafikutredning, WSP, 10 november 2025

Vibrationsutredning, Tyréns (2), 11 november 2025

## **2.3 Regionala planeringsunderlag**

Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050, november 2019

Regional cykelplan för Stockholms län, november 2021

# **3 Administrativa frågor**

## **3.1 Planförfarande och handläggning av detaljplan**

Detaljplanearbetet inleddes 2025 och handläggs enligt plan- och bygglagen (2010:900) i lydelse efter den 1 januari 2015. Handläggning av detaljplanen sker med standardförfarande. Plankartan är ritad med planbestämmelsekatalog [BFS 2024-05-02].

## 3.2 Preliminär tidplan

Skede	Tidpunkt
Planuppdrag	2025.03.12
Samrådsbeslut	2026.01.28
Samrådstid	2026.02.02 – 2026.02.23
Beslut om granskning	2026.05.05
Granskningstid	2026.05.15 – 2026.06.05
Antagande	Kvartal 3, 2026

## 4 Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny högstadieskola med tillhörande yta för idrottsändamål i anslutning till Bro stationsområde och befintliga Härneviskolan. Högstadieskolan planeras för att kunna användas av cirka 500 elever och området för idrottsändamål ska även kunna användas av befintlig skola.

## 5 Tidigare ställningstaganden

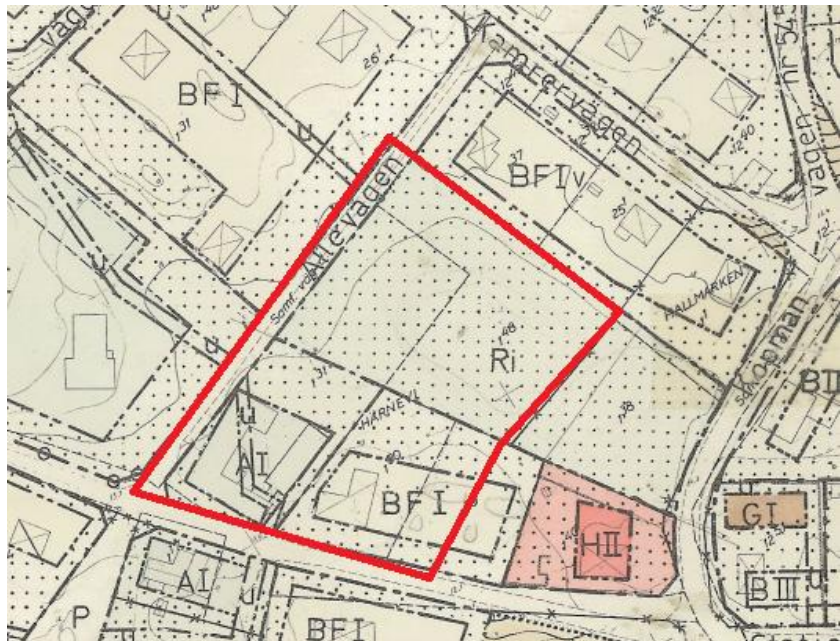
Följande kapitel beskriver tidigare kommunala, regionala och statliga ställningstaganden som legat till grund för detaljplanens utformning och omfattning samt hur dessa hanterats inom planarbetet.

### 5.1 Kommunala ställningstaganden

#### 5.1.1 Detaljplan

Med en detaljplan reglerar kommunen användningen av mark- och vattenområden. Detaljplanen ska redovisa allmänna platser, kvartersmark och vattenområden samt gränserna för dessa. Detaljplaner är juridiskt bindande. För planområdet finns det ingen gällande detaljplan men däremot en byggnadsplan:

- Byggnadsplan nr 6803 för Bro Stationssamhälle som antogs 1967. I byggnadsplanen är planområdet utpekad för allmänt ändamål (A), bostäder (B) samt idrottsändamål (Ri). Planens genomförandetid har gått ut.



Figur 1 - Bild som visar urklipp från gällande detaljplan, ungefärligt planområde markerat med rött.

När aktuell detaljplan vinner laga kraft upphävs den del av byggnadsplanen som ingår i planområdet och ersätts av detaljplanen.

### 5.1.2 Översiktsplan & Fördjupad översiktsplan

En översiktsplan är ett styrdokument som ska visa kommunens inriktning i den fysiska planeringen och fungerar som ett vägledande dokument för detaljplaneringen. Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen. Den ska spegla den politiska majoritetens uppfattning och beslutas av kommunfullmäktige. Översiktsplanen (ÖP) är inte bindande men ska visa hur kommunen tänker ta hänsyn till allmänna intressen, hur riksintressen ska tillgodoses och hur miljö kvalitetsnormer ska följas. ÖP ska också ge vägledning för hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras, både en långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi såväl som grunddragen i den tänkta användningen av mark- och vattenområden.

Planområdet pekas ut i den fördjupade översiktsplanen (FÖP Bro 2040) som ett område där bebyggelseutveckling och utveckling för rekreation är möjlig. Planförslaget följer således i stort vad som angivits från översiktsplanen då en utbyggd skola är en förutsättning för att bebyggelseutveckling ska kunna ske. En ny skolgård och planerad yta för idrottsändamål kommer också innebära goda möjligheter till rekreation utanför skoltid.

## 5.2 Övriga kommunala ställningstaganden

### 5.2.1 Förstudie Nya Härneviskolan

Kommunstyrelsen fattade den 27 november 2024 beslut om att ge kommundirektören i uppdrag att utreda alternativ placering och innehåll av skola vid Härnevi. Uppdraget har återrapporterats till kommunstyrelsen i december 2025 genom en förstudierapport innefattande en volymstudie (Cedervall, 2025) och en tidig budget. Volymstudien visar på en placering av högstadieskolan strax söder (inom det aktuella planområdet) om den befintliga Härneviskolan och är planerad för cirka 450 elever i årskurs 7–9. Materialet visar två alternativ baserat på mängden samnyttjande med den befintliga skolan. Denna detaljplan är utformad för att uppfylla beskrivna behov enligt alternativet med minimerat samnyttjande, för att inte riskera att omöjliggöra detta alternativ. Alternativet innefattar en ny byggnad i tre våningar, med en uppskattad bruttoarea om 5600 m<sup>2</sup>. Volym-/förstudien omfattar även områden som inte ingår i denna detaljplan.

### 5.2.2 Ett hållbart Upplands-Bro - kommunen som ger plats.

Kommunens vision är *Ett hållbart Upplands-Bro - kommunen som ger plats*. Vi jobbar med hållbar utveckling på tre plan – socialt, ekonomiskt och miljömässigt. Arbetet styrs bland annat av politiskt beslutade hållbarhetsmål, som innefattar samtliga verksamheter i kommunen.

#### 5.2.2.1 Stärkt medborgarnytta

En högstadieskola ger elever kunskap och värderingar som stärker demokrati, jämlikhet och framtida arbetskraft.

#### 5.2.2.2 Service, valfrihet och konkurrensneutralitet

Planförslaget möjliggör utbildning nära hemmet och i nära anslutning till Bro pendeltågstation.

#### 5.2.2.3 Värdigt åldrande

Planen bidrar till ett värdigt åldrande genom gemenskap, tillgänglighet och ökad livskvalitet.

#### 5.2.2.4 Livslångt lärande

Planen ger unga en stabil kunskapsgrund och möjligheter till att fortsätta utvecklas.

#### 5.2.2.5 Social hållbarhet

Fler elever i området ger ökad närvaro och aktivitet, vilket i sin tur genererar tryggare platser.

### 5.2.2.6 Småskaligt och attraktivt samhällsbyggande

I denna plans närområde planeras för en utveckling av stationsområdet. Tillsammans med det nyare huset med bostadsrätter som uppförts inom området kommer nya Härneviskolan bidra till en sammanhängande struktur i området.

### 5.2.2.7 Minskat klimatavtryck

Genom att förtäta med en skola i ett centralt och kollektivtrafiknära läge ökar möjligheten att välja mer hållbara resealternativ till skolan vilket leder till minskat klimatavtryck.

Genom val av byggmaterial kan klimatavtrycket minskas, se vidare under 8.4 *Klimat och energi*.

## 5.2.3 Riktlinjer för bostadsförsörjning

En förutsättning för att klara kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning är att det även planeras för nödvändig kommunal service där bland annat skola ingår. I närområdet finns det flertalet antagna och pågående planprojekt där huvudsakligen bostäder uppförs, till exempel Tegelhagen, Trädgårdsstaden samt Köpmanvägen, vilket denna detaljplan för kommunal service kompletterar.

## 5.2.4 Gestaltningpolicy – ett vackert Upplands-Bro

Syftet med gestaltningpolicyen lyfta kvaliteten i utformningen av den fysiska miljön. Den ska vara ett verktyg för ett vackrare Upplands-Bro.

Upplands-Bro ska vara en attraktiv, levande och hållbar kommun med karaktär av småstad och landsbygd. Målet är levande, vackra och gröna bostadsmiljöer med liv och möjligheter mellan husen för gemenskap, hälsa och trygghet.

Policyn utgår från fem principer:

- Ta tillvara platsen
- Grönska & Vatten
- Skala & variation
- Kulör & material
- Omsorg & detaljer

Läs mer om planförslagets gestaltning under rubriken 6.2 *Gestaltning*.

### 5.2.5 Dagvattenpolicy och dagvattenplan

Dagvattenplanen har tagits fram parallellt med kommunens dagvattenpolicy. Båda dessa dokument är en fördjupning av kommunens VA-plan och har tagits fram på uppdrag av kommunfullmäktige. Planen och policyn omfattar dagvattenhanteringen i hela kommunen, inom och utanför kommunens verksamhetsområde för allmän dagvattenhantering.

Dagvattenplanen samlar och tydliggör kommunens arbete med dagvatten. De övergripande målen för hållbar dagvattenhantering som fastslagits i dagvattenpolicyn, beskrivs och utvecklas ytterligare i dagvattenplanen.

Dagvattenpolicyn är ett uttryck för kommunens viljeinriktning och ska ligga till grund för dagvattenarbetet både inom och utom verksamhetsområdet för dagvatten. Det övergripande målet är att uppnå en långsiktigt hållbar dagvattenhantering.

Dagvattenpolicyn består av följande fem punkter.

- Minska mängden föroreningar i kommunens vatten
- Skapa robust och klimatanpassad dagvattenhantering
- Bevara vattenbalansen
- Berika bebyggelsemiljön
- Långsiktigt hållbart genomförande

Dagvattenplanen omfattar dagvatten i hela kommunen, både inom och utanför kommunens verksamhetsområde för allmän dagvattenhantering. Planen behandlar dagvatten från exploaterade områden i enlighet med kommunens definition av dagvatten. Avrinning från jordbruksmark eller skogsmark omfattas därmed inte. Dagvattenplanen beskriver även ansvarsfördelning för frågorna.

Enligt dagvattenplanen ska frågor om dagvatten utredas i alla detaljplaner. Utredningen ska beskriva förutsättningarna för att hantera dagvatten inom och från detaljplaneområdet, till exempel instängda områden och vattenvägar. Åtgärder för dagvatten både på kvartersmark och på allmän platsmark ska beskrivas och vara underlag för detaljplanens utformning. Åtgärderna ska styras av att detaljplanen inte ska innebära försämrade förutsättningarna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten. Förslag på åtgärder ska också beskrivas i planbeskrivningen och plankartan ska utformas för att möjliggöra föreslagna åtgärder.

### 5.2.6 Grönplan

Kommunen har en grönplan som antogs av Kommunfullmäktige år 2008. Grönplanen anger en "grön vision" som är: "Upplands-Bro kommun ska

erbjuda en god livsmiljö med ett kvalitativt och lättillgängligt utbud av olika gröna miljöer. Tätorterna och landsbygden ska präglas av en rik och varierad natur- och kulturmiljö med höga rekreativa och biologiska värden.”

I Grönplanen anges riktlinjer för närpark, närnatur, strövområden och gröna stråk. Grönplanen pekar även ut skyddsvärda områden och åtgärder.

Inom detaljplanen finns en grusad yta som används till rekreation och aktiviteter både under och utanför skoltid. Det finns också utpekade biotopskyddade alléer som får ett planmässigt skydd genom detaljplanen.

Planförslaget går i linje med Grönplanen genom att skapa mötesplatsen och nya målpunkter, samt bevara välanvända kvalitativa rekreationsytor.

### 5.2.7 Vattenplan

Kommunen har en Vattenplan vars syfte är att redogöra för hänsyns- och åtgärdsbehov i sjöar, vattendrag och grundvattenmagasin. Åtgärderna som anges i vattenplanen syftar till att minska övergödningssproblem, bevara och utveckla arternas livsmiljöer, samt kunskapshöjande åtgärder.

Strax väster om planområdet rinner Sätträbäcken och Brobäcken. Sätträbäcken och Brobäcken är utpekade som ekologiskt särskilt känsligt vattendrag enligt Upplands-Bro kommuns översiktsplan 2010. I Objektdatablad för Sätträbäcken, upprättad år 2013, tillhörande Vattenplan för Upplands-Bro kommun föreslås Sätträbäcken som ett ekologiskt särskilt känsligt område (ESKO) baserat på att vattendraget har god ekologisk funktion och ekologiska samband tillika att bäcken är känslig för ytterligare belastning eftersom bäcken påverkad av övergödning.

Sätträbäcken rinner ihop med Brobäcken efter några hundra meter ner efter järnvägen (Mälarbanan) och mynnar slutligen ut i Broviken. Broviken är utpekad som ESKO, Natura 2000-område tillika riksintresse för rörligt friluftsliv. Planområdet är beläget cirka 2,0 kilometer från ESKO-området Broviken.

Reningsåtgärder för dagvatten föreslås för planområdet. Mer om detta kan läsas under rubriken ”Miljö kvalitetsnormer”.

### 5.2.8 Trafik- och tillgänglighetsprogram

Trafik- och tillgänglighetsprogrammet (Tekniska nämnden, Mars 2024) är kommunens åtgärdsprogram för arbetet med trafiksäkerhet och tillgänglighetsfrågor. Fortlöpande inventeringar av kommunens primära gång- och cykelstråk ligger till grund för årliga uppdateringar med utvärderingar av genomförda åtgärder och förslag till kommande. Det finns inga åtgärder utpekade i programmet i eller i planområdets direkta närhet, däremot pekas två åtgärder ut i centrala Bro. Cirka 550 meter öster om planområdet pekar 2024 års program ut förslag till gångbana och

övergångsställe på Målarvägen samt cirka 250 meter norr om planområdet föreslås en tillgänglighetsanpassning av trottoar längs Lantmätarvägen.

### 5.2.9 Gång- och cykelplan och cykelstrategi

Kommunen har en gång-och cykelplan med åtgärdsförslag, (2021) samt en cykelstrategi (2019) där åtgärdsförslag presenteras. Några av de punkter som presenteras är förtätning och kopplingar inom och mellan tätorterna samt cykelparkeringar. Av de åtgärdsförslag som listas finns även regionala cykelvägar till grannkommunerna med.

Övergripande mål är att skapa ett sammanhängande, lättframkomligt, orienterbart, funktionellt och framför allt trafiksäkert gång- och cykelvägnet i Upplands-Bro kommun.

Skolor är en av målpunkterna som tas upp i gång och cykelplanen och genom detaljplanens utformande kan skolbarn uppmuntras att gå eller cykla till skolan istället för att bli skjutsade med bil.

## 5.3 Regionala ställningstaganden

### 5.3.1 Regionplan

Syftet med regional fysisk planering är att den ska underlätta för den kommunala planeringen och övriga regionala planeringar. I Stockholms län ansvarar regionen för att upprätta ett förslag till regionplan eller förslag till ändring av en regionplan. Planen antas av regionfullmäktige. En regionplan ska ange de grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet. Regionplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Stockholms regionplan kallas för *Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFSS 2050*.

I RUFSS 2050 är ett område inom 1,2 kilometer från Bro station angett som primärt bebyggelseområde. Planområdet ligger inom detta område. Inom primärt bebyggelseområde anges bland annat att det är viktigt med tät bebyggelse, blandat bostadsbestånd, säkerställd grönstruktur och effektiviserade parkeringsplatser.

Upplands-Bro i helhet berörs av Stockholms gröna kilar, Görvälnkilen, som sträcker sig utmed Mälarens strand genom Upplands-Bro och in mot de centrala delarna av Stockholm. Bro Tätort är beläget strax norr om den gröna kilen.

Planförslaget berör ingen grön värdekärna i Görvälnkilen. Grönsamband och vegetation säkras i och med skydd mot att ta ner träd.

Kulturmiljövärden i bebyggelsen ska användas som en resurs och hanteras utifrån sina förutsättningar.

### 5.3.2 Regional cykelplan för Stockholms län

Den regionala cykelplanen antogs av regionfullmäktige 2021. Gång- och cykelvägen utmed Enköpingsvägen, cirka 250 meter norr om planområdet, pekas ut i cykelplanen som en del av det regionala cykelvägnätet.

Planförslaget kommer innebära en förbättring av det lokala cykelnätet dels till den planerade skolan, dels till pendeltågsstationen som ligger strax söder om planområdet.

## 5.4 Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap.

### Miljöbalken

Mark- och vattenområden ska enligt miljöbalken användas för det ändamål vilket området är mest lämpat för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Kommunen bedömer att detaljplanen är förenlig med miljöbalkens (MB) 3 kapitel avseende lämplig användning av mark och vatten.

#### 5.4.1 Jordbruksmark

Planområdet omfattar ingen jordbruksmark.

#### 5.4.2 Skogsbruk

Planområdet omfattar ingen skog.

#### 5.4.3 Oexploaterade områden

Föreslagen bebyggelse föreslås bara på mark som i dagsläget redan är ianspråktagen i och med att den är planlagd som kvartersmark för allmänt ändamål, bostäder samt idrottsändamål.

#### 5.4.4 Ekologiskt särskilt känsliga områden

I Upplands-Bro finns ett antal ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO) som ofta sammanfaller med områden av riksintresse för natur- och kulturminnesvård eller friluftsliv. Enligt 3 kap, 3 § MB ska mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.

#### 5.4.4.1 Nuläge

På cirka två kilometers avstånd sydöst från planområdet ligger ett ESKO enligt MB 3 kap., Broviken. Det omfattar själva stranden, de strandnära bottarna samt omgivande strandängar.

#### 5.4.4.2 Planförslaget

Planområdet ligger cirka två kilometer uppströms från ESKO-områden och detaljplanen ska utformas så att dagvattenhanteringen inte påverkar vattenmiljön negativt. Dagvatten från området kommer att fördröjas så att flödet till Broviken inte ökar med anledning av planen.

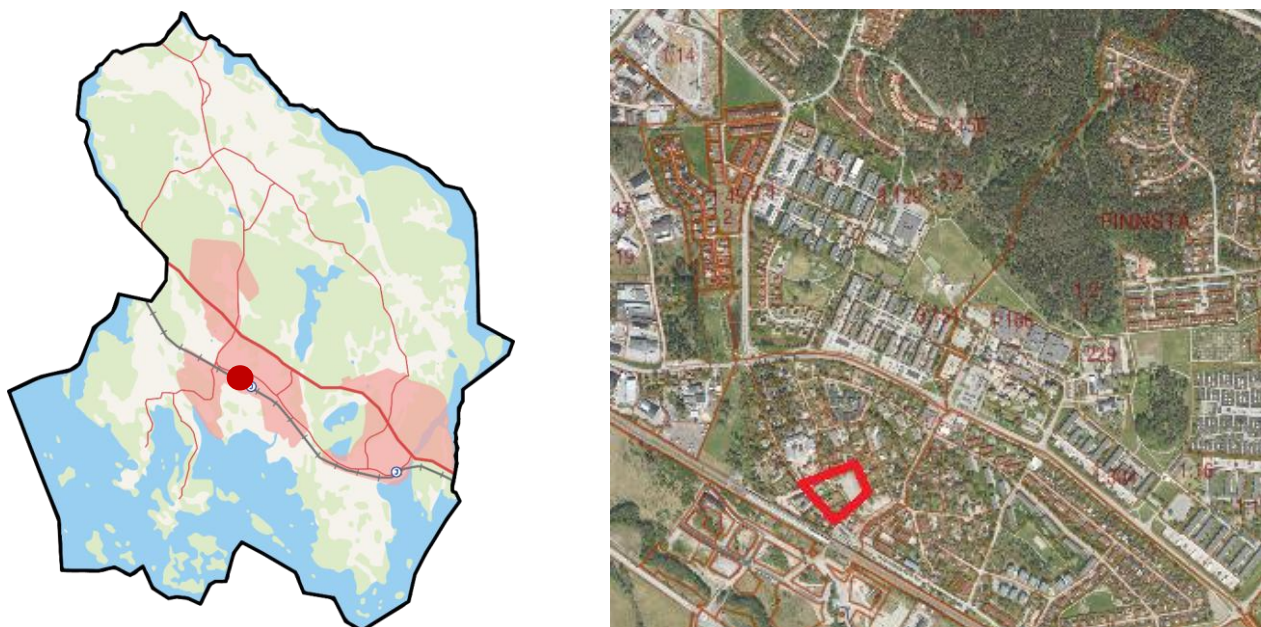
#### 5.4.4.3 Konsekvenser

Planområdet bedöms inte påverka något ESKO-område negativt.

## 5.5 Plandata

### 5.5.1 Läge och areal

Planområdet är cirka 1,2 hektar stort och ligger i centrala Bro vid Bro pendeltågsstation. Planområdet angränsar till Härneviskolan som är en viktig funktion för närområdet. Västerut angränsar området till Härnevi skolväg och i övriga riktningar angränsar planområdet huvudsakligen till småhusbebyggelse.



Figur 2 - Bild över planområdet (till höger) samt dess lokalisering i Upplands-Bro kommun (till vänster). Planområdet markerat i rött.

## 5.5.2 Markägoförhållanden

Kommunen äger idag samtliga fastigheter inom planområdet. Härnevi 1:31, nyttjas för kommunala verksamheter. Härnevi 1:30, 1:29 och 1:69, är tomställda villafastigheter som varit uthyrda av kommunen. Del av Härnevi 1:71 ingår i planen och utgör allmän plats, befintlig grusplan och parkområde.



Figur 3 - Bild över planområdet, planområdet ungefärligt markerat med vit linje. Gula linjer är fastighetsgränser. Flygbild över Härneviområdet.

## 6 Planförslaget: nuläge, förändringar & konsekvenser

I denna del av planbeskrivningen beskrivs de fysiska förutsättningarna vid och inom planområdet, liksom de regler och juridiska förutsättningar som har stor påverkan på detaljplanen. Även planförslaget (förändringarna) som möjliggörs av planen och anledningarna till förslagen/förslaget samt konsekvenserna av ändringarna beskrivs. Beskrivningarna delas in ämnesvis.

### 6.1 Bebyggelse

#### 6.1.1 Nuläge

Planområdet är en del av den stationsnära bebyggelsen strax norr om Bro pendeltågsstation. Området är relativt tätbebyggt och består till stor del av Härneviskolan och bostadsbebyggelse, samt en grusplan som används av

skolan på raster och för idrottslektioner. På fastigheten Härnevi 1:31 står det en byggnad som tidigare använts för flertalet kommunala verksamheter men är i nuläget tomställd på grund av stora förekomster av mögel och asbest. Enligt kulturmiljöutredningen (Norconsult, 2025) är byggnaden uppförd på 1940-talet och har ett kulturhistoriskt värde. Byggnaden på Härnevi 1:30 är i dagsläget rivna och byggnaderna på Härnevi 1:29 och 1:69 anses i dagsläget inte vara beboeliga och är därför tomställda i väntan på rivning.

### 6.1.2 Planförslag

Planen möjliggör för skola (S) om tre våningar och yta för idrott- och rastverksamhet (R<sub>1</sub>). Förändringar föreslås enligt följande:

- Härnevi 1:29-31. Befintliga byggnader rivs och ersätts med skolbyggnad.
- Härnevi 1:69. Befintlig byggnad rivs och ersätts med kvartersmark; skola (S) samt markreservat för infart (n<sub>1</sub>)
- Härnevi 1:71 är en stor kommunal gatu- och parkfastighet där en del av fastigheten ingår i vårt planområde. Den delen kommer att planläggas för en rad olika användningsområden. Dels för allmän platsmark; park (PARK), lokalgatan (GATA), gång- och cykelväg (GC-VÄG), dels kvartersmark; skola (S) och idrottsplats (R<sub>1</sub>).



Figur 4 – Bilden visar en illustration över tänkt placering och utformning inom planområdet. Med eventuellt tillkommande bebyggelse i söder, från detaljplan för Bro Station (Cedervall, 2026).

### 6.1.3 Konsekvenser

Ur ett miljömässigt perspektiv är det viktigt att i samhällsplaneringen skapa så bra förutsättningar som möjligt för alla att göra hållbara val. Ur det perspektivet är det positivt att förtäta i ett läge med så pass goda kollektivtrafikförbindelser som detta. De befintliga byggnaderna föreslås rivas. Det är alltid bättre ur resursperspektiv att ta vara på och utveckla befintliga byggnader. Därför medför projektet negativa konsekvenser ur hushållningsperspektiv.

Att riva befintliga byggnader medför att kulturhistoriska byggnader försvinner och en del av lokalhistorien blir mindre synlig. Bebyggelsen hör till det gamla stationssamhället i Bro och är uppförda före 1960-talet. Få av dessa finns kvar idag vilket gör årsringen känslig för ytterligare rivningar. Ytterligare rivningar riskerar att minska förståelsen för gamla Bro och radera platsens historia.

Samtliga byggnader är dock i dåligt skick och lever inte upp till den standard som bostads- och skolbyggnader idag ska ha, varpå de står tomma. Byggnader som används är mer positivt för området.

Då utgångspunkten för projektet är att bygga en skola för att fylla behovet efter att Broskolan vid Bro torg stänger behöver de tre byggnaderna rivas för att ge plats åt den nya bebyggelsen.

### 6.1.4 Konsekvenser för näringslivet

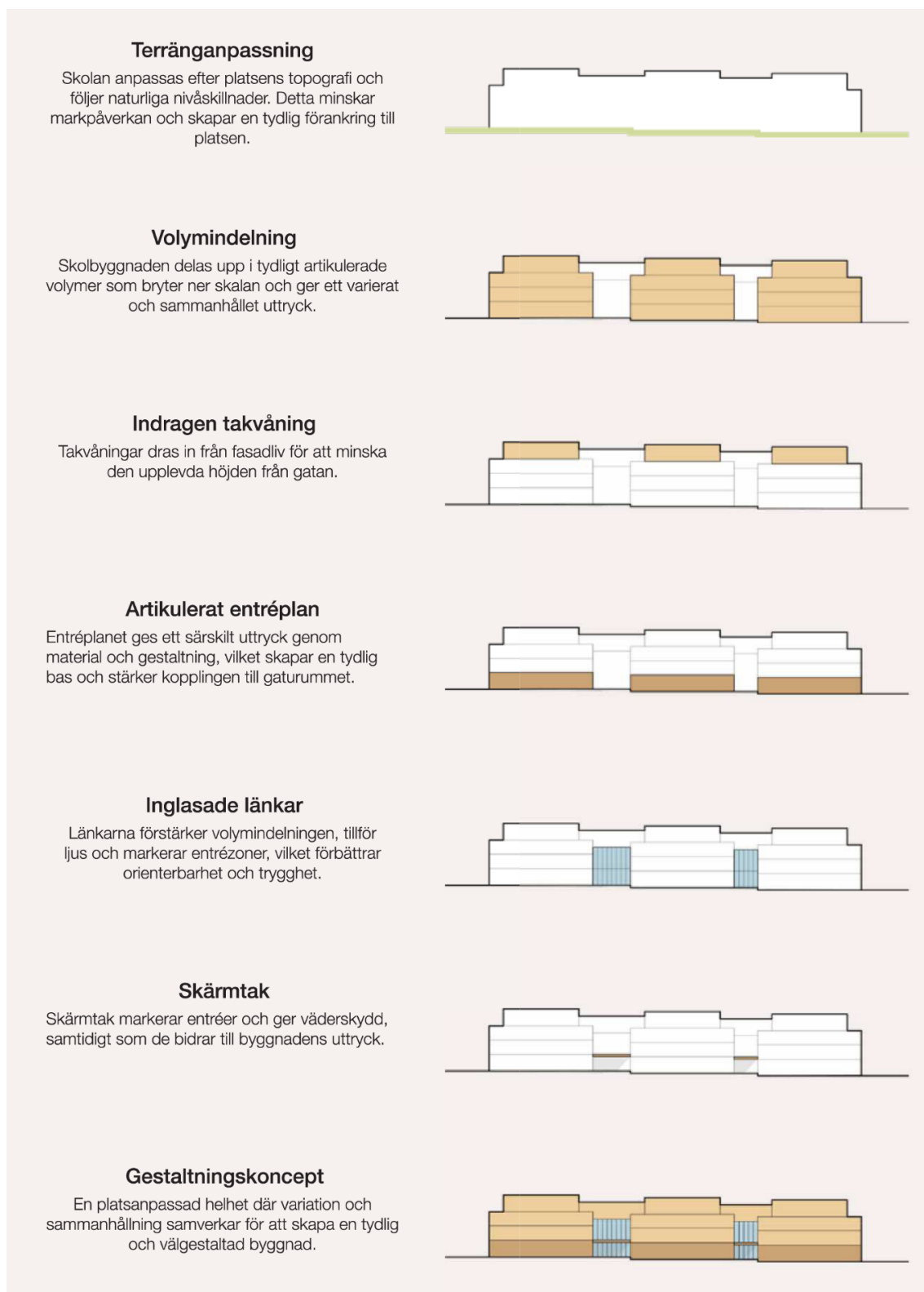
Konsekvenserna för näringslivet anses vara övervägande positiva till följd av detaljplanen och dess genomförande. Detaljplanen kommer innebära att mark frigörs inne vid Bro torg där den nuvarande Broskolan är belägen, vilket öppnar upp för nya etableringar och utvecklingsmöjligheter för olika verksamheter. Skolan kommer också närmare pendeltågsstationen.

Att planlägga så att den nya högstadieskolan är i anslutning till den befintliga skolan innebär att det blir möjligt att ha gemensam användning av lokaler som exempelvis matsal och idrottshall, vilket är ekonomiskt fördelaktigt.

## 6.2 Gestaltning

Som en del av planhandlingarna har ett gestaltungsprogram (Cedervall 2026) tagits fram som redovisar övergripande principer för bebyggelsens utformning och anpassning till platsen. Gestaltungsprogrammet utgör ett stöd för att säkerställa en sammanhållen arkitektonisk idé och en god anpassning till omgivande bebyggelse och landskap.

Utvalda delar av gestaltningsprogrammet har säkerställts genom utformningsbestämmelser i plankartan. Dessa reglerar byggnadens volymuppbyggnad, materialval och möte med gaturummet. Övriga delar av programmet är vägledande för den fortsatta projekteringen. Centrala gestaltningsprinciper illustreras i figur 5.



Figur 5 – Illustration som visar byggnadens anpassning till terräng, uppdelning av volymer, indragen takvåning samt utformning av sockelvåning och entréer. Hämtat ut Gestaltningsprogram (Cedervall 2026).

Skolbyggnaden ska utformas med utgångspunkt i en platsanpassad och småskalig gestaltning där byggnadens volym, material och möte med gaturummet samverkar. För att minska byggnadens upplevda skala och skapa en god anpassning till omgivningen ska byggnadsvolymer brytas upp i flera tydligt avläsbara delar genom variation i fasadliv, med indrag och utskjutande byggnadsdelar. Detta bidrar till ett mer varierat uttryck och förbättrar orienterbarheten inom skolområdet.

Den översta våningen ska vara indragen från fasadliv, vilket skapar en tydlig avtrappning av byggnadsvolymer och minskar den visuella höjden från gaturummet. Tak ska utföras i tegel och/eller plåt och utformas i samspel med byggnadens uppdelade volymer.

Fasader ska utformas med material som harmonierar med omgivningen, företrädesvis tegel och/eller puts. Materialvalen bidrar till en sammanhållen karaktär och en visuell koppling till både befintlig skola och övrig bebyggelse i stationsområdet.

Entréplanet ska ges en särskild gestaltning genom avvikande material eller fasadbearbetning, vilket skapar en tydligt avläsbar sockelvåning. Detta stärker byggnadens förankring i gaturummet och bidrar till ett mer levande och orienterbart entréplan. Tydligt markerade entréer, exempelvis genom skärmtak eller glasade länkar mellan byggnadsvolymer, bidrar ytterligare till orienterbarhet och trygghet.

Utemiljön ska utformas i samspel med skolbyggnaden och omkringliggande funktioner såsom gång- och cykelstråk. Särskild vikt ska läggas vid tydlighet och orienterbarhet för skolbarn, där angöring, parkering och rörelsestråk utformas så att trygga och begripliga samband skapas inom skolområdet och till gemensamma ytor såsom grusplanen.

## 6.3 Stadsbild

### 6.3.1 Nuläge

Stadsbilden härstammar från områdets uppkomst som stationsområde, där organiskt vägnät och blandad bebyggelse från hela 1900-talet talar om ett samhälle som uppkommit just från järnvägens betydelse.

Den nuvarande bebyggelsen är småskalig, med smala grus- eller asfaltsvägar och delvis omgivande av natur.

### 6.3.2 Planförslag

Planförslaget omfattar en skolbyggnad i tre våningar med en bruttoarea på cirka 5600 m<sup>2</sup>, vilket innebär att byggnaden kommer att utgöra ett mer storskaligt inslag i stadsbilden jämfört med nuvarande bebyggelse. Volymen kommer dock inte bli högre än det befintliga flerbostadshuset.

Placeringen av den nya skolbyggnaden är strategiskt vald för att skärma skolgården från omgivande buller, vilket förbättrar kvaliteten på utomhusmiljöerna som kommer användas av eleverna. Samtidigt bidrar placeringen till en öppenhet och blir mer sammanhängande till befintlig skola, vilket skapar en samlad skolmiljö.

Funktionen av den grusade ytan som används av skolan samt alléer kommer att bevaras.



Figur 6 – Redovisning av placering och volymhantering av Nya Härneviskolan samt tillkommande och befintliga volymer inom området. Innehållande även tänkt bebyggelse volymer inom stationsområdet (Cedervall, 2026).

### 6.3.3 Konsekvenser

Planförslaget bedöms ha viss påverkan på stadsbilden då befintliga byggnader kommer att ersättas av en större volym i form av en skolbyggnad på tre våningar och som kommer sträcka sig över tre fastigheter.

Planen innebär också en förändrad visuell upplevelse av gaturummet då en breddning av Härnevi skolväg kommer ske för att ge utrymme till bredare gång- och cykelvägar.

Konsekvenserna av planförslaget bedöms påverka stadsbilden men inte i någon större omfattning då skolbyggnaden endast kommer att ersätta tidigare bebyggelse. En utvidgning av det befintliga skolområdet bidrar till en tydligare karaktär av skolmiljö.

## 6.4 Tillgänglighet

### 6.4.1 Nuläge

Planområdet ligger i direkt närhet till Bro stationsområde som är tätortens knutpunkt. Pendeltågstrafiken trafikerar Stockholm - Bålsta med halvtimmestrafik. Bussar från Bro station trafikerar Kungsängen station, Låssa, Bro Mälarstrand, Ådö samt Finnsta. Planområdet ligger inom Bros tätortsavgränsning och är tillgängligt för gång- och cykeltrafikanter såväl bil- som kollektivtrafik. Området är relativt flackt vilket är positivt ur tillgänglighetssynpunkt.

### 6.4.2 Planförslag

Områdets flacka marknivåskillnader ger goda förutsättningar för tillgängliga entréer till skolan. Besöksparkeringar föreslås inom befintlig skolas parkering, men tillgängliga parkeringar ska ordnas i nära anslutning till entrén för skolan. Det ska också finnas möjlighet för elever med särskilda behov att bli lämnade med bil nära entrén. Det är viktigt att övergångar över vägar anpassas så att de blir trafiksäkra för barn och ungdomar samtidigt som de är tillgängliga för människor med olika funktionsvariationer. Det bör säkerställas att gångvägar runt och inom skolområdet är tillgänglig både avseende lutning och markbeläggning för personer som använder exempelvis rullstol eller barnvagn. Sittplatser för vila behövs också i området.

### 6.4.3 Konsekvenser

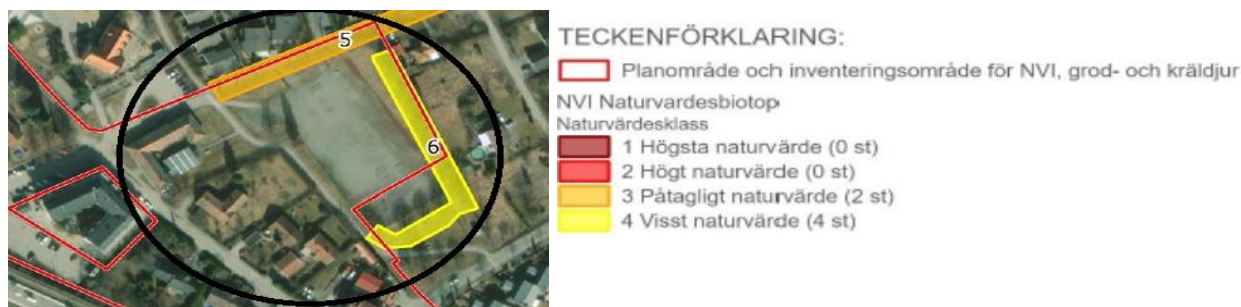
Planområde är relativt flackt och redan idag tillgänglighetsanpassat då det är del av ett skolområde. Tillgängligheten bedöms förbättras genom planerad breddning av Härnevi skolväg och genom omkringliggande pågående detaljplaner.

## 6.5 Naturmiljö

### 6.5.1 Nuläge

Området naturinventerades under 2024 (Calluna, 2025). Naturvärdesinventeringen omfattar denna detaljplan och pågående detaljplan för Bro stationsområde.

Naturvärden bedöms enligt svensk standard i en fyrgradig skala. Klass 1 är högsta naturvärde, medan klass 4 omfattar visst naturvärde. Inom planområdet finns det två alléer som är identifierade naturvärdesbiotoper, varav en bedöms ha ett påtagligt naturvärde (klass 3) och den andra visst naturvärde (klass 4). Se urklipp nedan, figur 7.



Figur 7 – Bilden visar en översikt av naturvärdesbiotoper inom planområdet (vänster), samt teckenförklaring (höger).

Inom inventeringsområdet noterades fem värdearter. En värdeart är en art som har särskild biologisk mångfald. En värdeart kan även indikera att ett område har särskild betydelse för biologisk mångfald och därför bedömts lämplig att använda för naturvärdesbedömning. Både inventering och tidigare fynduppgifter för området påvisar en förekomst av 27 fridlysta arter enligt artskyddsförordningen (2007:845), bland annat knölvial, mistel, huggorm och skogsödla.

46 fågelarter med häckningskriterier har observerats i eller nära anslutning till inventeringsområdet varav 15 räknas till prioriterade fågelarter. Utöver dessa tillkom åtta prioriterade arter vid utsök i Artportalen. Det finns lämpliga miljöer för kräldjur både norr och söder om järnvägen.

### 6.5.2 Planförslag

Allén som gränsar mot fastigheterna Härnevi 1:76, 1:37 och 25:1 planläggs som allmän plats med användningen PARK i enlighet med kommunens önskemål om tillgänglighet för att säkra kommunens drift.

Allén som är belägen i planområdets norra del avses också utgöra allmän plats med användningen GATA, med skyddsbestämmelse runt träden.

Området runt den grusade ytan, där de största naturvärdena är, kommer fortsätta ha samma markanvändning som idag och planläggs som prickmark för att fortsatt innebära en grön kvalitet för området.

Enligt artskyddsbedömning i naturvärdesinventeringen bedöms de planerade åtgärderna inte utlösa förbud för fågelarter eller kräldjur. Planen bedöms inte påverka skyddade växter.

### 6.5.3 Konsekvenser

Bortsett från enstaka träd som kan krocka med möjligheten att bruka och ta sig till ytan avsedd för idrott kommer alléerna inte att påverkas. Träd som tas bort ska i möjlig mån ersättas av liknande. Planförslaget innebär att atrikedomen inom planområdet kan minska, med tanke på ett högre användande. Men fåglar som berörs bedöms kunna flytta till närbelägna trädområden. Planen bedöms i framtiden undersökning av miljöpåverkan inte i sin helhet innebära någon större negativ påverkan på naturmiljön.

## 6.6 Friytor

### 6.6.1 Nuläge

Planområdet är idag i anspråkstagen i sin helhet, en del innehåller idag en grusplan som främst används av befintliga Härneviskolan men används även för spontanidrott, rekreation eller som samlingsplats.

### 6.6.2 Planförslag

Planförslaget innebär en planläggning för en skola för cirka 500 elever, vilket tillför nya förutsättningar för friyta per elev. Boverkets riktlinjer säger att en tillräckligt stor friyta bör ta hänsyn till både storleken på friytan per barn och till den totala storleken på friytan. Ett rimligt mått på friyta är 30 m<sup>2</sup> per barn i grundskolan. Den totala storleken på friytan bör helst överstiga 3000 m<sup>2</sup>.

Friytan inom planområdet innefattar grusplanen och området direkt runt skolan. Skolans fotavtryck överstiger befintlig bebyggelse vilket innebär att nuvarande friyta med planen kommer att minska. Sammantaget bedöms den totala friytan uppgå till ungefär 7000 m<sup>2</sup> om utbyggnad och utformning sker enligt planens maximala fotavtryck. Det skulle innebära ungefär 14 m<sup>2</sup> friyta per barn, något som understiger Boverkets riktlinjer. Trots detta bedöms planförslaget vara genomförbart, eftersom det rör sig om äldre elever som är mindre beroende av en skolgård, samt på grund av möjligheten till samutnyttjande av grönområden i närområdet och planområdets centrala läge i tätorten.

### 6.6.3 Konsekvenser

Området med grusplan och grönytor kvarstår inom planen som rekreationsområde, även om allmänhetens möjlighet att använda planen kommer inskränkas under skoltid. Platsens naturvärden bedöms inte påverkas negativt av planens genomförande och de biotopskyddade alléerna får i och med planen ett planmässigt skydd.

Den totala friytan är större än Boverkets rekommendationer på minst 3000m<sup>2</sup> total friyta, men betydligt mindre när man ser på friyta per elev. Detta vägs upp av skolans centrala läge inom Bro, möjligheten till samutnyttjande av Härneviskolan områden samt att det rör sig om äldre elever som inte är fullt lika beroende av skolgården.

## 6.7 Geotekniska förhållanden

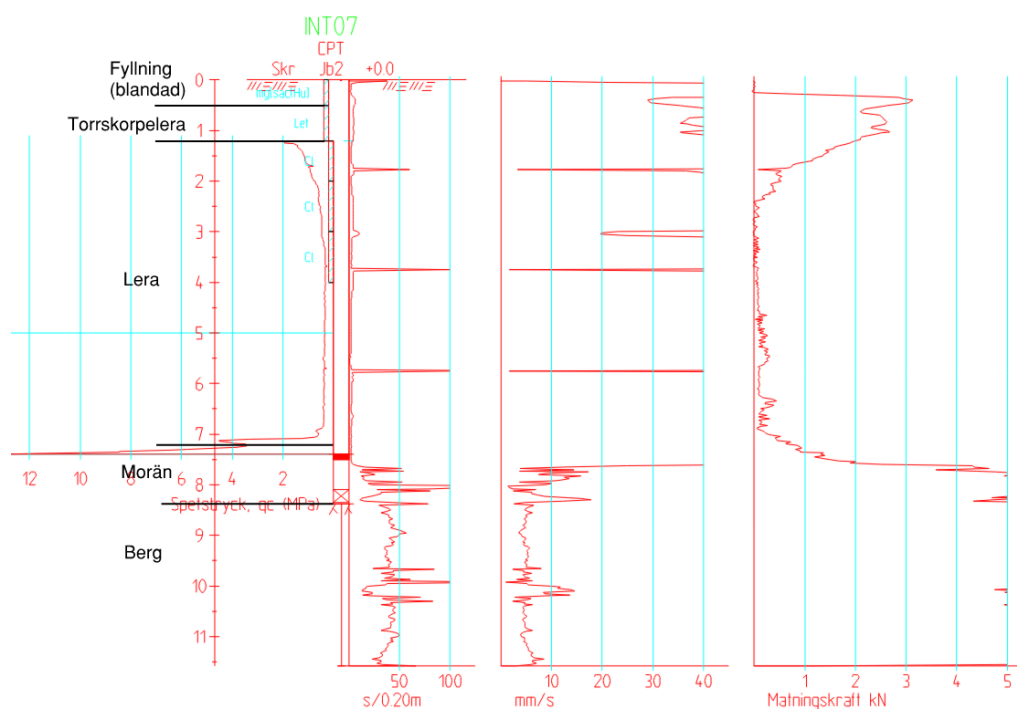
Hela området består av postglacial lera (gult område) med ett mindre inslag av sandig morän (blått område) enligt Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) jordartskarta, se figur 8 nedan.



Figur 8 – Bilden visar ett urklipp från SGU:s jordartskarta, 2025-12-02, med en ungefärlig markering av planområdet i svart streckad linje.  
<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html>

En geoteknisk utlåtande (Intec, 2026) har tagits fram inför granskning, den slutgiltiga rapporten levereras under tiden för granskningen och kommer finnas till antagandet av detaljplanen. Planområdets generella jordlagerföljd består först av ett lager fyllning av mark, därefter torrskorpelera (0,5-1 meter), lera (1-8 meter) eller morän (1-2 meter) och slutligen berg (4,3-10,4 meter). Undersökningen har beskrivit fyllningens och jordens mäktighet samt grundläggningsrekommendationer att utgå från.

Skolbyggnaden planeras med två till tre våningar. Med hänsyn till det stora lerdjupet och det tunna överlagrande lagret finns en risk att påning krävs för grundläggning av skolan, vilket behöver utredas vidare genom exempelvis detaljerad lastnedräkning.



Figur 9 - Represetativ jodlagerföljs för planområdet. (Intec 2026)

Sammanfattningsvis bedömer kommunen att planförslagets föreslagna bebyggelse och infrastruktur är genomförbar.

## 6.8 Hydrologiska förhållanden

Planområdet omfattas av den sekundära zonen för Östra Mälarens vattenskyddsområde. Avrinningen sker mot den primära zonen för Östra Mälarens vattenskyddsområde. Inom skyddszonen finns det speciella föreskrifter vad gäller bland annat hantering av dagvatten och utformning av dräneringssystem för att förhindra risk för vattenförorening.

## 6.9 Kulturmiljö

### 6.9.1 Nuläge

För området finns en kulturvärdesinventering tillhörande den fördjupande översiktsplanen för Bro, FÖP Bro 2040, där stationsområdet är utpekat som ett karaktärsområde. Här beskrivs området Bro stationsområde som den tidigaste noden för offentlig service för det växande lokalsamhället.

Kulturmiljöinventeringen från 2019 ger råd för hur kulturmiljön kan bevaras och utvecklas och anger att gatunätets struktur inte bör ändras, men att nya strukturer kan anpassas till det äldre gaturummet.

I kulturmiljöutredningen inför fördjupad översiktsplan (2019) bedöms Härnevi som ett särskilt värdefullt område enligt 8 kap. 13§ PBL. Enligt

kulturmiljöutredningen har samtliga enskilda byggnader inom det utpekade området ett högt kulturhistoriskt värde enligt 8 kap. 13§ PBL.

Byggnaden på Härnevi 1:31, lyfts som bevarandevärd under rubriken ”motiv till bevarande”. Härnevis bebyggelse beskrivs ha en gemensam gestaltning i gult tegel eller ljusgul puts. Samtliga byggnader är komponenter i utvecklingen av Bro till ett modernt, mindre välfärdssamhälle och bedöms ha ett högt kulturhistoriskt värde.

Området bedöms känsligt för ytterligare rivning. Norconsult kulturinventering fördjupar sig i befintlig byggnad på Härnevi 1:31, som är utpekad som en kulturhistoriskt viktig byggnad i Bro och konsekvenser av att byggnaden rivs.

Inventeringen fastslår att rivning av befintlig byggnad skulle innebära en förlust för Bro avseende avläsbarhet av 1950-talets samhällsutveckling. Byggnaden representerar dels utvecklingen i form av folkskolans utökade behov av lokaler för den växande befolkningen, dels Bros tidiga period som huvudort för storkommunen Upplands-Bro.

Byggnaden har genom sin gestaltning med färgsättning, volym, takfall och material en tydlig karaktär som samstämmer med flertalet andra byggnader från samma tidsperiod i området. Byggnaden underordnar sig och samspelar väl med den gamla folkskolan på andra sidan gatan. Vid en rivning riskerar avläsbarheten att försvagas för perioden som stationssamhälle och lokalsamhälle med eget serviceutbud. Den äldre bebyggelsen förmedlar tillsammans platsens historia och ger en förståelse för samhällsutvecklingen.



Figur 10 - Bilden visar befintlig byggnad på Härnevi 1:31 inringad med röd ring på 1960 talet. Den grusade ytan syns som park och grönområde samt Härneviskolan i bakgrunden. Från kulturmiljöutredningen (Norconsult, 2025).

Däremot är byggnaden förvanskad, genom flera tillägg både interiört och exteriört och det är främst delar av fasaderna som berättar dess kulturhistoriska värde. Idag är byggnaden inte duglig för sin verksamhet, bland annat på grund av mögel och asbest.

Framtagen kulturmiljöutredning rekommenderar vid rivning av byggnaden en grundlig teknisk konditionsbesiktning för att utreda möjligt återbruk av byggnadsdelar, bland annat fönster och byggnadsdetaljer såsom beslag och granitsockeln. Att arbeta med återbruk av byggnadsmaterial tillsammans med miljö- och resurseffektiva materialval leder till en mer hållbar utveckling än att enbart riva och bygga nytt.

Utredningen tar också upp rekommendationer för gestaltning av ny byggnad.

- Positivt om nybyggnaden underordnar sig den gamla Härneviskolan (från 1890-tal) i höjd.
- Det kulturhistoriskt värdefulla området karaktäriseras av en låg skala, vilket bör värnas vid nybyggnation.
- Bebyggelsen i det kulturhistoriskt värdefulla området karaktäriseras av en gemensam färgsättning i gult tegel eller ljust gul puts.
- Bebyggelsen i det kulturhistoriskt värdefulla området karaktäriseras av tak belagda med lertegel.

### 6.9.2 Planförslag

Syftet med planen är att bygga en högstadieskola, med närhet till Bro station och möjlighet till samutnyttjande av lokaler med Härneviskolan. Det innebär att samtliga byggnader inom planområdet rivs för att ge plats till den nya skolan. Alla byggnaderna bedöms vara i mycket dåligt skick och inte tjänliga för sina syften.

En stor del av Härnevis kulturhistoriska värde ligger i dess enhetliga skala och liknande fasader, i ljus puts eller ljust tegel. Plankartan tar hänsyn till dessa värden genom utformningsbestämmelser.

Denna detaljplan ingår i en större satsning inom Bro, Omdaning Bro, som innebär stora förändringar inom stadsdelen. Stora delar av närområdet kommer att förändras, vilket förväntas ge en ny årsring till ortens utbyggnad. Den nya skolbyggnaden kan med fördel utformas så att den samspelar med befintlig bebyggelse, var det gäller färgsättning och materialval. Planförslaget har därför bestämmelser om färg och material på tak och fasader.

### 6.9.3 Konsekvenser

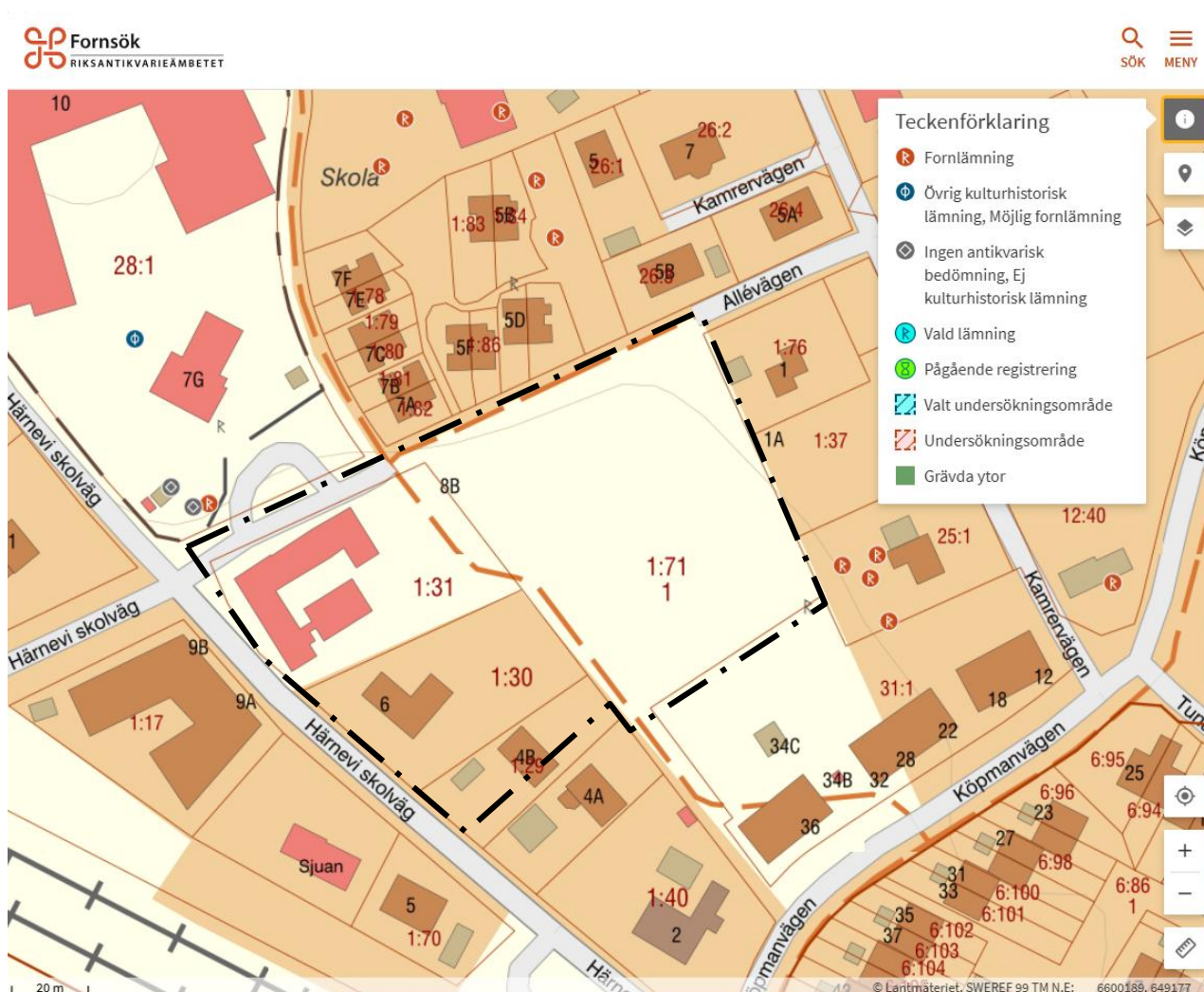
Tillförandet av den nya skolbyggnaden ändrar delvis bebyggelsens skala inom området, samtidigt som de samspelar med det nyligen uppförda bostadshuset. Denna ändring av områdets bebyggelse kommer troligtvis förändra

förståelsen av områdets historia, avseende läsbarhet av 1950-talets samhällsutveckling. Den äldre bebyggelsen förmedlar tillsammans platsens historia och ger en förståelse för dåtidens samhällsutveckling. En ny skola på platsen som ersätter den i Bro torg är ett steg i omdaning av Bro, ett nytt steg i samhällsutvecklingen. Denna detaljplan är en i flera för att utveckla hela Bro och stärka stationsområdet samt Bro torg. Projekten tillsammans visar på en samhällsutveckling i nutid och omvandlingen ses som nödvändig för att platsen ska kunna användas på ett mer hållbart i framtiden.

## 6.9.4 Fornlämningar

### 6.9.4.1 Nuläge

Det finns inga registrerade fornlämningar inom planområdet enligt Riksantikvarieämbetets register.



Figur 11 – Bilden visar en karta över fornlämningar i närheten av planområdet. Karta från Forsök 2025-11-25. Planområdet ungefärligt markerat med svart streckad linje.

Det finns en registrerad fornlämning på den befintliga skolfastigheten Härnevi 28:1 som norr om planområdet, tillsammans med två övriga lämningar som inte kunnat återfinnas vid genomförd utredning. Dessa har utretts som del av detaljplanen för Bro Stationsområde (Arkeologikonsult 2024:3753, Länsstyrelsen diarienummer 431-18692-2024).

På fastigheten Härnevi 25:1 som angränsar till planområdet i norr finns det ett antal noterade fornlämningar, hållristningar i form av skålgropar. Dessa har hanterats inom ramen för pågående planarbete för *Detaljplan för Norra Köpmanvägen (Härnevi 1:46 m.fl.), nr KS 24/0124*, genom en arkeologisk förundersökning.

#### 6.9.4.2 Planförslag

Planförslaget bedöms inte påverka några kända fornlämningar.

#### 6.9.4.3 Konsekvenser

Planförslaget bedöms inte innebära några negativa konsekvenser för kända fornlämningar.

## 6.10 Trafik, kommunikationer och gatunät

### 6.10.1 Gatunät och utfarter

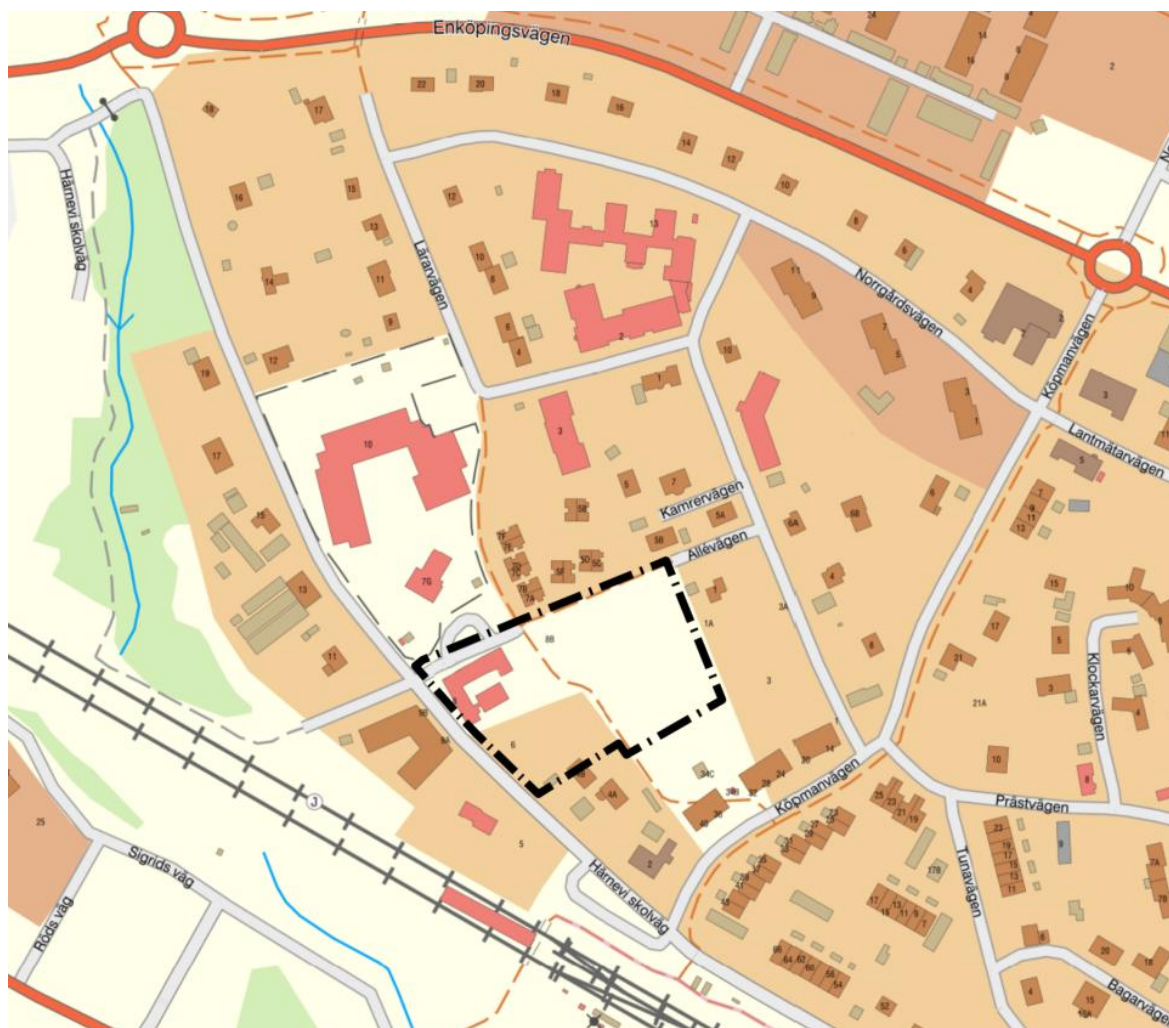
#### 6.10.1.1 Nuläge

Planområdet nås främst via Härnevi skolväg. Härnevi skolväg går invid fastigheterna Härnevi 1:29-1:31 och som längre upp i området blir till återvändsgränd. Det är inte många bilar som trafikerar denna sträckning, utan det är i princip personbilar tillhörande boende i de få villor som ligger norr om planområdet. Trafiksäkerheten är här en extra viktig fråga då barn rör sig i området.

Köpmanvägen utgör en huvudgata till och från planområdet och är en viktig koppling till de centrala delarna av Bro. Gatan sträcker sig mellan Enköpingsvägen i norr och Stationsvägen i söder. I närheten av planområdet ansluter Köpmanvägen till de mindre lokalgatorna Lantmätarvägen/Norrgårdsvägen, Kamrervägen, Tunavägen/Prästvägen och Härnevi skolväg/Stationsvägen. För angöring till parkeringsplats vid befintliga Härneviskolan nås denna via Norrgårdsvägen och Lärarvägen. Allévägen som sträcker sig i norra delen av planområdet är i dagsläget en återvändsgränd och även en mindre väg för infart. Samtliga gator har kommunal väghållare.

Samtliga gator i närområdet har en skyltad hastighet på 30 km/h med undantag för Enköpingsvägen som har en skyltad hastighet på 50 km/h. Köpmanvägen närmast Bro station är utformad med 7,0 meter körbana, vilket är enligt minimikrav i teknisk handbok för en bussgata. Norrgårdsvägen är

också utformad med cirka 7 meters körbana. Lärarvägen har en smalare körbana med cirka 5,5 meter.



Figur 12 – Kartbild med gatunamn, planområdet med streckad svart linje.

### 6.10.1.2 Planförslag

Planförslaget innebär att befintliga infarter till fastigheterna Härnevi 1:29, Härnevi 1:30 och Härnevi 1:31 från Härnevi skolväg utgår och ersätts med en ny infart i södra delen av planområdet med anslutning mot Härnevi skolväg. Planförslaget kommer även möjliggöra att en ny gång- och cykelväg anläggs på den norra sidan av Härnevi skolväg för att bidra till en säkrare skolväg till både befintlig och planerad skola. Allévägen föreslås planläggas som gata men det finns inga planer på att ändra nuvarande utformning för gatan eller befintlig hämta- och lämna zon. Avslutningsvis planeras en ny gång- och cykelväg mellan planerad skolbyggnad och den befintliga grusplanen.

Samtliga planerade åtgärder ska samordnas med det pågående planarbetet för Bro stationsområde vars syfte är att möjliggöra ett nytt resecentrum med tillhörande bussterminal.

### 6.10.1.3 Konsekvenser

Inga nya gator föreslås genom planområdet. Däremot föreslås en breddning av befintliga Härnevi skolväg för att möjliggöra bättre gång- och cykelvägar. Utöver detta föreslås den befintliga gång- och cykelvägen norr om fastigheterna Härnevi 1:29-31 samt 1:69 att planläggas för det ändamålet vilket bidrar att den kan byggas ut och underhållas vilket leder till ett säkrare och bättre flöde av elever till både den befintliga och planerade skolan. Fokus på föreslagna åtgärder är att säkra skolvägarna för elever utan att för den delen försvåra för den busstrafik som rör sig i anslutning till planområdet. Allévägen kvarstår som återvändsgränd och mindre väg för infart till bostäder norr om planområdet.

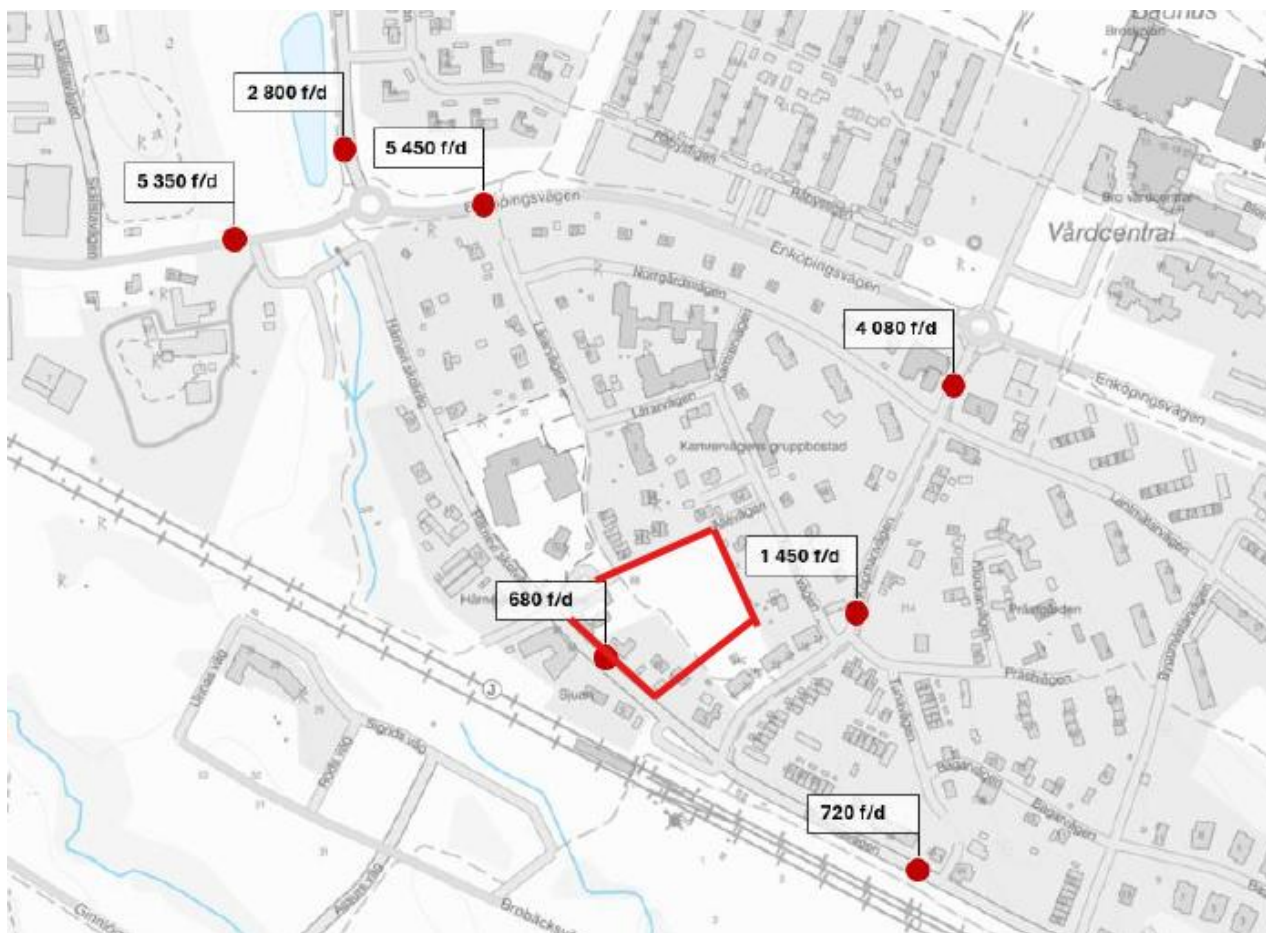
### 6.10.1.4 Konsekvenser för näringslivet

Då planen inte innefattar några omfattande ändringar i gatustrukturen, bedöms den inte påverka näringslivet i denna fråga.

## 6.10.2 Motortrafik och trafikalsstring

### 6.10.2.1 Nuläge

Genomförd trafikutredning (WSP, 2025) har översiktligt redovisat trafikmätningar. Enligt utredningen genomfördes trafikmätningar i november 2024 vid samtliga sträckor i korsningen Enköpingsvägen/Råbyvägen. De senaste trafikmätningarna för gatorna i anslutning till skolan utfördes under maj och juni 2018. En ny trafikmätning har även genomförts på Norra Köpmanvägen i anslutning till cirkulationsplatsen mot Enköpingsvägen. Se figur 13 för årsdygnstrafiken för närliggande vägar, ungefärligt planområde markeras i rött.



Figur 13 - Bilden visar årsdygnstrafiken för gatunätet i fordonsrörelser per dygn (f/d), från Trafikutredningen (WSP, 2025). Planområdet ungefärligt markerat med röd linje.

### 6.10.2.2 Planförslag

Enligt framtagna trafikutredning (WSP, 2025) beräknas den planerade skolan generera 193 fordonsrörelser per dygn. Av dessa bedöms hämta-lämnatrafiken stå för knappt 70 procent av fordonsrörelser per dygn. Personalresor med bil bedöms uppgå till ungefär 50 fordonsrörelser per dygn. Resterande fordonsrörelser är nyttotrafik som angör skolan.

Enligt tidigare genomförd resvaneundersökning (2024) uppgår andelen som åker bil till skola och utbildning till 12 procent i Region Stockholms yttre kommuner (där Upplands-Bro ingår). Med hänsyn till skolans läge samt att merparten av eleverna enligt kommunen, bor inom gång- och cykelavstånd bedöms majoriteten av eleverna ta sig till skolan med gång- och cykel. Därför bedöms bilandelen bli cirka 10 procent i färdmedelsfördelningen.

### 6.10.2.3 Konsekvenser

Ökningen av trafik är liten och bedöms inte påverka trafiksituationen eller det totala flödet i någon större utsträckning. Planen bedöms därför inte få några konsekvenser gällande trafikalstring.



I detaljplanen för Bro stationsområde planeras för flera ytor i närheten av planområdet med (infarts-)parkering. Detta kommer öka tillgången till parkering i närområdet ytterligare. Det går endast att angöra skolan från söder via Härnevi skolväg, eller via villagatorna från nordöst.

### 6.10.3.2 Planförslag

Upplands-Bro kommun har ingen politiskt antagen parkeringsnorm som ska användas för dimensionering av parkering i detaljplaneskede. För att bedöma parkeringsefterfrågan för skolan har beräkningar genomförts baserat på uppgifter om antal lärare och elever samt antaganden om resvanor. Uppgifter som ligger till grund för beräkningarna är att skolan ska ha cirka 500 elever.

Följande antaganden ligger till grund för beräkningarna:

- Baserat på 500 elever antas 50 lärare vara på plats på skolan.
- För skolan antas 50 procent bilandel för lärare och 10 procent av eleverna antas få skjuts med bil. Andelen cykel uppskattas till 20 procent för både elever och lärare för att beakta kommunens mål om ökad andel cykel.

Parkeringsefterfrågan för bil beräknas till att vara 25 platser enligt trafikutredning (WSP, 2025). Planförslaget innefattar åtta platser varav 1 parkering är för rörelsehindrade. Som högstadieskola förväntas majoriteten av eleverna kunna ta sig till och från skolan på egen hand, vilket minskar behovet av parkeringsytor. Friytor för elevernas vistelse prioriteras högre än ytterligare parkeringsplatser i enlighet med 8 kap. 9§ PBL. Det planeras parkeringsplatser i detaljplanen för Bro stationsområde vilket kommer säkerställa att parkeringsefterfrågan tillgodoses.

Däremot behöver yta för parkering för rörelsehindrade kunna anordnas inom 25 meter, helst inom 10 meter, från en tillgänglig entré. Det rekommenderas att yta för två parkeringsplatser för rörelsehindrade avsätts på kvartersmark, varav en anläggs direkt och den andra kan tillföras vid behov. Gångvägen mellan parkeringsplats för rörelsehindrad och entré ska vara tillgänglighetsanpassad.

Cykelparkeringar behöver placeras i lägen nära samtliga entréer till skolbyggnaden, helst inom 25 meter och ska anläggas på kvartersmark. Parkeringsefterfrågan för cirka 500 elever och 50 lärare beräknas till att vara 110 cykelparkeringar enligt trafikutredningen. Cykelparkering bör ansluta till omgivande cykelvägar och anläggas på flera platser för att det ska vara enkelt och nära oavsett vilket håll man kommer från. Det minskar risken för omvägar eller att cykling sker över vistelseytor på skolgården. En cykelparkering av god standard bör även erbjuda väderskydd och ha gott om utrymme. För god standard på cykelparkering i ställ med hjulhållning bör centrumavståndet vara minst 0,7 meter. Mindre avstånd än så kan innebära att cykelställen används

ineffektivt då bara vartannat ställ nyttjas. Ett riktvärde är att 50 procent av alla cykelställ ska vara väderskyddade. Samtliga cykelställ bör utrustas med möjlighet att låsa fast cykeln i cykelramen. Det bör även finnas möjlighet att använda cykelparkeringen för att parkera elsparkcyklar.

Angöring planeras i norra delen av planområdet i anslutning till den befintliga hämta- och lämnplatsen. Varumottagning planeras ske via den nya infarten i södra delen av planområdet, intill tillkommande bebyggelse inom Bro stationsområde.

#### 6.10.3.3 Konsekvenser

Möjligheten till bilparkering är begränsad inom planområdet. Givet att omkring 10 procent av eleverna blir skjutsade till skolan bedöms det inte nödvändigt att anlägga någon särskild yta för hämtning och lämning. Den befintliga vändplanen vid Härneviskolan kommer troligtvis att nyttjas även för resor till den planerade högstadieskolan, vilket bedöms vara en fungerande lösning. Om ett stort antal av föräldrarna skulle börja köra bil till förskolan kan problem kring antalet parkeringar uppstå. Bedömningen är dock att upptagningsområdet för skolan fortsatt kommer vara i närområdet. Ett proaktivt förhållningssätt från skolans sida kan uppmuntra föräldrarna till att gå eller cykla till skolan. Genom att göra en parkeringsplats till cykelparkering och informationsinsatser kan detta få en positiv påverkan på trafikmiljön lokalt men även minska klimatpåverkan.

#### 6.10.3.4 Konsekvenser för näringslivet

Planens utformning av parkering och angöring bedöms inte påverka näringslivet.

### 6.10.4 Gång-och cykeltrafik

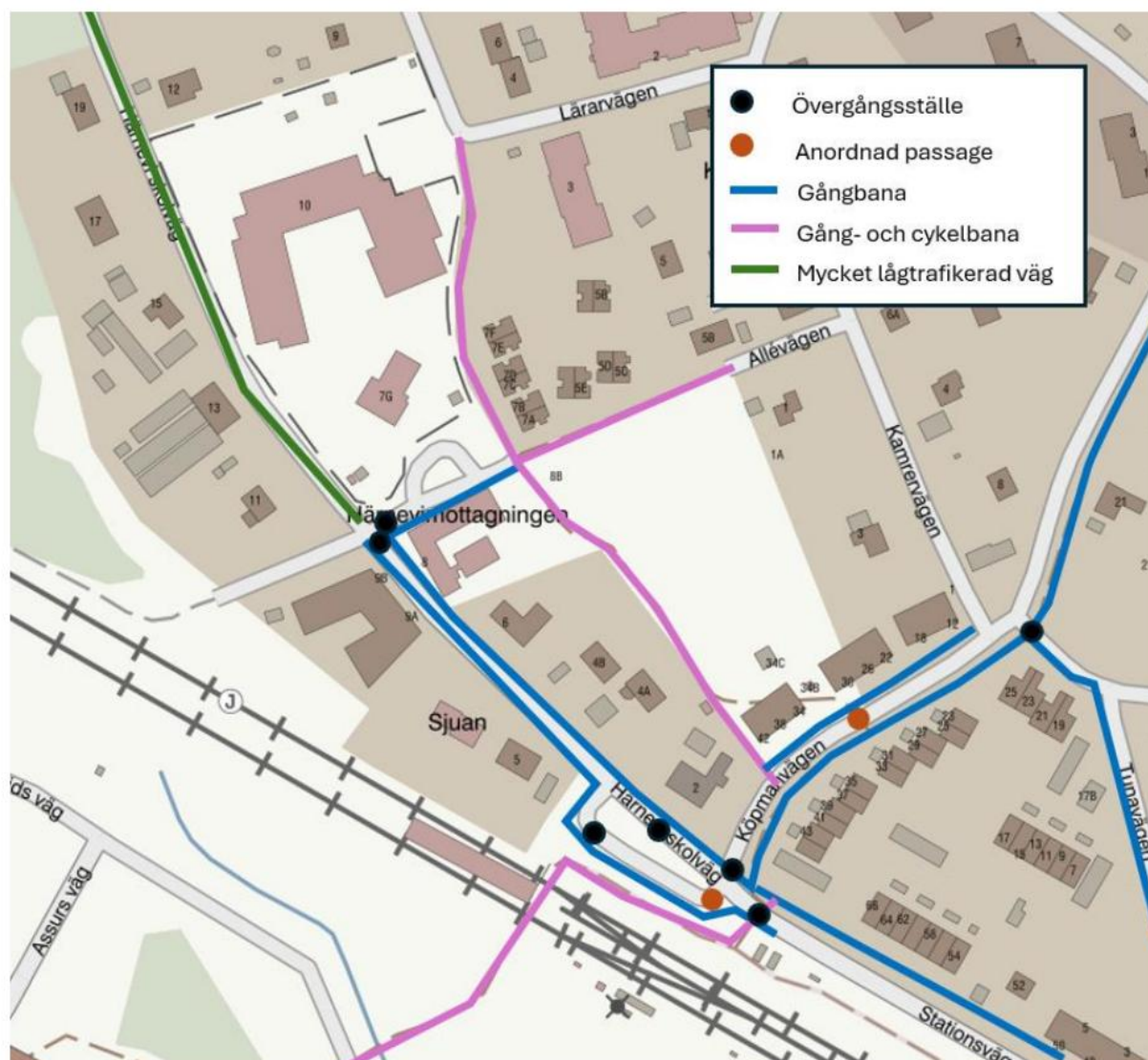
#### 6.10.4.1 Nuläge

Hela Bro tätort ligger inom cirka två kilometer från planområdet, vilket är ett avstånd som de allra flesta elever i högstadieålder klarar att gå eller cykla. Förutsättningarna rent avståndsmässigt är således mycket goda för en hög andel gång- och cykelresor till planområdet.

Många av tätortens befintliga gång- och cykelvägar kommer i hög utsträckning användas av elever för att ta sig till och från planområdet.

Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik i anslutning till planområdet kan överlag bedömas som goda, men med vissa brister ur ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv. Områdets huvudgator, Köpmanvägen, Stationsvägen och Härnevi skolväg, är samtliga försedda med gångbanor, vilket ger god grundläggande tillgänglighet för gående. Flera av övergångsställena och gångpassagerna i området saknar dock hastighetssäkring och är i behov av underhåll, vilket påverkar deras funktion

som korsningspunkter. Gångbanornas bredd och utformning varierar, och på vissa sträckor är de smala, vilket innebär att gående vid möte kan behöva använda delar av körbanan. Detta kan särskilt påverka personer med nedsatt rörelseförmåga samt användare av rullstol eller barnvagn.



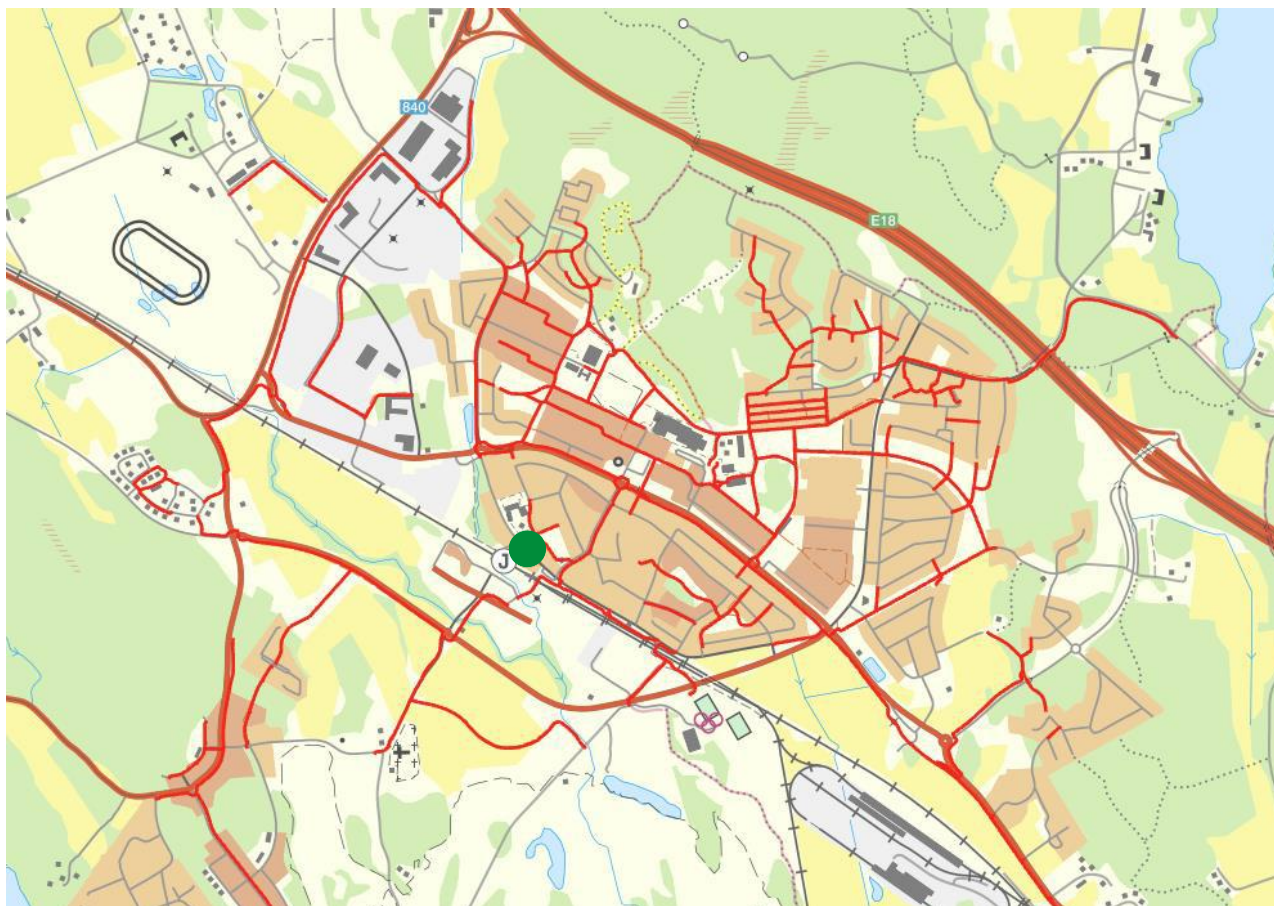
Figur 15 - Urklipp från trafikutredningen (figur 7, WSP, 2025) som visar gång- och cykelvägar i närheten av planområdet.

För cykeltrafik finns ett begränsat antal separata gång- och cykelbanor som ansluter till planområdet. Nätet är inte heltäckande, och flera skolvägar går delvis via blandtrafik. Cyklister hänvisas därmed i stor utsträckning till gemensam yta med motorfordonstrafik, vilket inte är en optimal lösning i skolnära miljöer.

Den skyltade hastigheten i området är 30 km/h och trafikflödena på omkringliggande gator är i dagsläget låga, vilket bidrar till en förhållandevis god tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Det saknas dock i stor

utsträckning hastighetsdämpade åtgärder, med undantag för en chikan på Härnevi skolväg.

Den norra delen av Härnevi skolväg, mellan Allévägen och Enköpingsvägen, är en återvändsgränd för biltrafik och har därför låga trafikflöden. Sträckan utgör en bilfri koppling för gång- och cykeltrafik mellan Bros norra delar och planområdet.



Figur 16 - Kartbild som visar befintligt cykelnät i Bro, cykelvägar markerat med röda linjer. Planområdet markerat med grön cirkel. Underlag kommunkartan.

#### 6.10.4.2 Planförslag

Enligt trafikutredning (WSP, 2025) beräknas gång- och cykeltrafiken till och från skolan uppgå till cirka 597 resor per dygn. För att säkerställa en trygg och effektiv förflyttning för oskyddade trafikanter ska gång- och cykeltrafiken ledas längs Härnevi skolväg som ska breddas. Gång- och cykelandelen antas vara 53 procent enligt Trafikverkets alstringsverktyg.

Den befintliga gång- och cykelvägen genom planområdet från Köpmanvägen till Allévägen, säkras i planen mellan planerad skola och området avsett för idrottsändamål. Detta för att säkra och ytterligare stärka gång och cykelkopplingen genom planområdet, mellan Köpmanvägen i söder och Lärarvägen norr om befintliga Härneviskola.

Stigen mellan befintlig bebyggelse och grusplan kommer att planläggas som en gång- och cykelväg för att ytterligare stärka och säkra gång och cykelkopplingen inom planområdet.

För att säkerställa trafiksäkerheten kommer krav att ställas på utformningen av gator samt gång- och cykelvägar. För barn och unga kan det bli begränsande om gång- och cykelvägar inte har en hög trafiksäkerhet.

#### 6.10.4.3 Konsekvenser

Planförslaget innebär att antalet gående och cyklister i området kommer att öka, en ökning av trafikrörelser innebär alltid en ökad risk för trafikolyckor. Risken bedöms inte vara så påtaglig att det kommer medföra negativa konsekvenser för oskyddade trafikanter i området, utifrån de förstärkningar som görs för att förbättra gång- och cykelstråken.

Tillkomsten av en gång- och cykelväg genom området bidrar till ett stråk som är separerat från biltrafiken längs med Härnevi skolväg.

#### 6.10.4.4 Konsekvenser för näringslivet

Planens utveckling av gång- och cykelvägar bedöms inte påverka näringslivet.

### 6.10.5 Kollektivtrafik

#### 6.10.5.1 Nuläge

Planområdet ligger endast ett par minuter från Bro station. Härifrån trafikerar pendeltågsträckan mellan Bålsta och Nynäshamn/Södertälje med halvtimmestrafik i båda riktningar. Från Bro station är det möjligt att ta sig till Bålsta i väst eller Kungsängen i öst med en restid på cirka fem minuter.

Vid pendeltågsstationen finns även en busshållplats, Bro station, som för närvarande trafikeras av två busslinjer:

- Kungsängen station – Bro Mälarstad / Låssa Kyrka (Linje 555)
- Bro centrum - Ådö /Smidö (Linje 556)

Busslinjen mellan Kungsängens station – Bro Mälarstrand/Låssa Kyrka går i halvtimmestrafik under högtrafik. Under resterande timmar och på helger går bussen varje timme mellan Kungsängens station och Låssa Kyrka samt i extra halvtimmestrafik mellan hållplatserna Finnsta och Bro Mälarstrand. Restiden mellan Bro station och Bro Mälarstrand är cirka 20 minuter. Busslinjen mellan Bro centrum - Ådö är en landsbygdslinje med ett fåtal avgångar i vardera riktningen under vardagar och helger, med en restid på cirka 20 minuter mellan Smidö och Bro station.

Norr och nordost om planområdet, cirka 400 meters gångavstånd, finns även busshållplatser på Enköpingsvägen. Busshållplatserna Härnevistigen och

Norrgrindsvägen trafikeras av två busslinjer medan hållplats Bro centrum trafikeras av linje tre busslinjer.

Om elever har långt till skolan, en trafikfarlig skolväg, en funktionsnedsättning eller andra särskilda skäl erbjuder Upplands-Bro kommun kostnadsfri skolskjuts. Skolskjutsen kan ske med skolbuss, skolbil eller kollektivtrafik i form av terminskort från SL, förutsatt att barnet går i den kommunala skola som ligger närmast hemmet och uppfyller villkoren för skolskjuts.

#### 6.10.5.2 Planförslag

Kollektivtrafikresor till och från skolan beräknas till ungefär 407 resor per dygn enligt trafikutredningen (WSP, 2025). Andelen som åker kollektivt till och från skolan bedöms vara 37 procent enligt Trafikverkets alstringsverktyg, med hänsyn till skolans närhet till tåg- och busstation och att kommunen erbjuder skolskjuts till elever som bor långt bort.

Utvecklingen av Bro stationsområde förväntas leda till en ytterligare förstärkning av kollektivtrafiken i området, både gällande utbud och tillgänglighet. Detta är ett positivt bidrag till resmöjligheterna till den aktuella detaljplanen.

#### 6.10.5.3 Konsekvenser

Planförslaget bedöms medföra en öka mängd kollektivtrafikresor till och från området, vilket sammantaget beror på att den nya skolan genererar fler dagliga resor av elever, personal och besökare.

Genom att bygga en högstadieskola i närheten av kollektivtrafik skapas förutsättningar för att välja hållbara resvanor. När kollektivtrafiken är lättillgänglig ökar sannolikheten att den blir det naturliga valet för dagliga resor, vilket bidrar till minskad biltrafik och mer miljövänlig livsstil.

#### 6.10.5.4 Konsekvenser för näringslivet

Goda förbindelser skapar jobbmöjligheter för personal på skolan och kan således attrahera och behålla kvalificerad personal. Detta skapar goda förutsättningar för skolans verksamhet gällande kvalitet och långsiktighet.

## 6.11 Offentlig och kommersiell service

### 6.11.1 Nuläge

Service finns i Bro centrum, cirka en kilometer norr om planområdet. I Bro finns både offentlig och kommersiell service. Ingen lokal service finns eller planeras i planområdet. Närmaste förskola och skola finns direkt väster om planområdet, Härnevi skola och förskola.

### 6.11.2 Planförslag

Planförslaget möjliggör utveckling av högstadieskola med tillhörande yta för idrott vilket tillför offentlig service till närområdet. Ingen kommersiell service planeras inom planområdet.

### 6.11.3 Konsekvenser

Planförslaget möjliggör för utveckling av offentlig service i form av en högstadieskola samt bevarande av befintliga ytor för idrott och rastverksamhet. Detta kommer att bidra positivt till närområdet och säkerställa att det finns tillgängliga skolplatser lokalt i Bro för att kunna möta det ökade behovet som den planerade bostadsbyggandet i närområdet ger upphov till.

### 6.11.4 Konsekvenser för näringslivet

Planen bedöms inte påverka näringslivet.

## 6.12 Teknisk försörjning

### 6.12.1 Vatten och avlopp

#### 6.12.1.1 Nuläge

Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp (VA) och det finns ett befintligt ledningsnät för VA i anslutning till planområdet. Det befintliga dricksvattennätet har god kapacitet medan avloppsnätet är närmare sin maxkapacitet.

#### 6.12.1.2 Planförslag

Den nya skolbyggnaden ansluts till kommunens nät för vatten och avlopp.

#### 6.12.1.3 Konsekvenser

Planförslagets exakta konsekvenser för VA-anläggningarna kommer att utredas vidare vid projektering inför genomförandet av planen, men kommunen kan i dagsläget konstatera att vissa ledningsflyttar kommer bli nödvändiga. Exakta omfattningen av kapacitetsbehov beror på om den nya skolbyggnaden kommer innehålla ett produktionskök eller inte.

### 6.12.2 Dagvatten

#### 6.12.2.1 Nuläge

Planområdets dagvatten avleds idag i det sydvästra hörnet via anslutningspunkt i Härnevi skolväg. Den tekniska avrinningen, alltså via befintliga dagvattenledningar, sker mot Sätrabäcken. Broviken är recipient för planområdets dagvatten och ingår i Mälarens vattenskyddsområde.

### 6.12.2.2 Planförslag

Planläggningen innebär att andelen hårdgjord mark ökar. För att inte öka belastningen mot dagvattennätet kommer det därför bli nödvändigt med fördröjning av dagvatten innan dagvattnet släpps ut i ledningsnätet.

För att uppfylla kommunens krav på åtgärdsnivå, där de första 20 mm nederbörd ska fördröjas och renas lokalt, föreslås växtbäddar med en totalyta på 250 m<sup>2</sup> att anläggas inom detaljplaneområdet som uppfyller en tillgänglig volym på minst 115 m<sup>3</sup>. Utformningen och placeringen av dessa dagvattenlösningar som presenteras i Figur 17 och baseras på illustrationsplanen, befintliga höjder samt flödesriktningar. Detaljeringsnivån har dock varit grov. Därför är rekommendationen att placering och utformning av dagvattenlösningar bör ses över i detalj. Dagvattnet inom planområdet föreslås rena och fördröja i växtbäddarna innan det ansluts till ledningsnätet strax söder om planområdet.



Figur 17 – Placering och ungefärlig storlek av åtgärdsförslag i form av växtbäddar inom planområdet. Figuren visar även planerad flödesriktning

### 6.12.2.3 Konsekvenser

Delar av det befintliga dagvattennätet kommer troligen byggas om till följd av att planerad byggrätt läggs på befintliga dagvattenledningar. I övrigt ska planläggningen inte öka flödet jämfört med nuläget, kapaciteten på dagvattennätet påverkas således troligen inte negativt av planförslaget.

## 6.12.3 El, tele, bredband och uppvärmning

### 6.12.3.1 Nuläge

Planområdet är genom befintlig bebyggelse och liksom tidigare verksamheter försörjt genom etablerat nät för el, tele, bredband och uppvärmning.

En dialog har förts med E-on gällande kapaciteten i elnätet och behov av nya transformatorstationer. Något behov av nya stationer har inte uppkommit i genomförd dialog.

Fjärrvärmeledning finns intill planområdet.

### 6.12.3.2 Planförslag

Energiförbrukning för värme och ventilation ska följa gällande föreskrifter enligt Boverkets byggregler (BBR).

Det är möjligt att ansluta området till fjärrvärme.

### 6.12.3.3 Konsekvenser

I nuläget finns inga identifierande konsekvenser kopplade till el, tele, bredband och uppvärmning.

## 6.12.4 Avfall

### 6.12.4.1 Nuläge

Befintliga Härneviskolan hanterar avfall i norr vid Lärarvägen. Befintliga bostäder får sitt avfall hämtat vid fastighetsgräns.

### 6.12.4.2 Planförslag

Avfallshantering och sophämtning planeras att ske i den södra delen av planområdet. Infart för sophämtning kommer att ske via Härnevi 1:29.

Inom skolområdet ska avfallsutrymme planeras inom byggnader eller i separata miljöhus. Placeringen av miljöhusen inom området ska ge bra tillgänglighet både för hämtningspersonal och avfallsavlämnare (t.ex. kökspersonal) samt även trafiksäkerhet. Sopbilen ska kunna vända utan att backa och köra inom områden där barn inte vistas. Samma regler gäller även för slambil som ska tömma fettavskiljare vid skolkök. Sopbilen kan komma att behöva stanna i gaturummet, då behöver en lastzon finnas för att inte hindra bil- eller busstrafiken i området.

Källsortering och annan hantering av avfall ska utformas med inriktning på ett miljöriktigt omhändertagande på sätt som kan godkännas enligt kommunens gällande regler vid tidpunkten för genomförande av detaljplanen. Lösningarna för hantering av avfall ska utformas i samråd med och godkännas av kommunens avfallsavdelning.

Under byggnationen ska exploatören med hänsyn till befintlig teknik och god ekonomi källsortera sopor och använda återvinningsbart byggmaterial och emballage.

#### 6.12.4.3 Konsekvenser

Frekvensen av sophämtning ökar när skola ersätter bostadshusen och ”Härnevi mottagningen”. För att sopbil ska kunna stanna i gaturummet kan lastningsficka behöva anordnas.

## 6.13 Sociala aspekter

### 6.13.1 Barn- och socialperspektiv

Barnkonventionen blev svensk lag år 2020 och lagen om barnkonventionen gäller parallellt med Plan- och bygglagen (2010:900). Dessa lagar ska tillämpas och följas för att barnens rättigheter och bästa tillgodoses inom samhällsbyggnadsprocessen. En barnkonsekvensanalys har genomförts som en del av arbetet med detaljplanen.

För samtliga pågående detaljplaner inom Bro har en samlad socialkonsekvensanalys tagits fram. Nedan är en kort sammanfattning av kommunens uppfattning utifrån perspektivet så här långt.

#### 6.13.1.1 Dialog och barnkonsekvensanalys

Genom dialogbaserade workshops med elever från Härneviskolan (elever från årskurs F-6) och Broskolan (elever från årskurs 7-9), har barnens perspektiv, erfarenheter och reflektioner fångats upp. Dialogen utgick från olika teman, frågor och bilder där eleverna fick diskutera och reflektera kring exempelvis trygghet, delaktighet, mötesplatser och den nya skolans placering och utformning. Som en del av dialogen med de yngre årsklasserna (F-6) genomfördes en så kallad känslolinje, där eleverna tog ställning till olika påståenden genom att placera sig utifrån hur positiva eller negativa de kände inför frågan, vilket skapade underlag för vidare samtal. Eleverna fick också arbeta med referensbilder, där de utifrån givna frågor valde och diskuterade bilder som representerade kvaliteter och miljöer de uppskattar och önskar i den framtida skolmiljön.

Dialogen visar att yngre barn generellt är positiva till förändringen och ser möjligheter till fler aktiviteter och sociala sammanhang. Äldre elever uttrycker en mer nyanserad bild, där de lyfter både fördelar och risker kopplade till trängsel, konflikter och förändrade vardagsmönster.

Barn i alla åldrar betonar vikten av:

- Tillräckliga ytor för lek, rörelse och socialt umgänge
- Variation i skolgården med både aktiva och lugna platser

- Trygga och överblickbara miljöer med vuxennärvaro
- Möjlighet att vara både i större sociala sammanhang och i mindre grupper

Trygghet beskrivs som beroende av att det finns andra människor i närheten, att miljön är överblickbar och att det finns tydliga strukturer. Otrygghet kopplas till trängsel, dolda platser, konflikter och otydliga gränser.

Äldre elever lyfter även vikten av:

- Sittplatser och sociala ytor ("hängytor")
- Tillgång till mötesplatser som fritidsgård
- God ljudmiljö och möjlighet till lugna platser
- Trygga skolvägar och fungerande koppling till omgivningen

Analysen visar också att skolgårdens storlek och kvalitet är avgörande för att möta barnens behov, liksom hur mötet mellan olika åldersgrupper organiseras.

#### 6.13.1.2 Konsekvenser

Genomförd dialog med elever innebär att projektet efterlever barnkonventionen. Dialogen medför även att projektet når kunskapen som elever besitter om sin skola och vardag, vilket skapar förutsättningar för att få till ett så bra förslag som möjligt.

Planförslaget medför både positiva och negativa konsekvenser ur ett barn- och socialperspektiv.

En viktig positiv aspekt är den förbättrade tillgängligheten för högstadieläverna genom närheten till tåg- och busstrafik, vilket underlättar för elever som pendlar. Etableringen av en ny skola i området skapar även förutsättningar att stärka det lokala vardagslivet och bidra till ökad aktivitet och närvaro. I anslutning till skolan och stationsområdet finns dessutom potential att utveckla nya mötesplatser för barn och unga, vilket kan stärka sociala sammanhang och skapa fler möjligheter till meningsfull fritid.

Samtidigt innebär planförslaget flera utmaningar. Friytan per elev blir betydligt lägre än rekommenderade nivåer, vilket riskerar att leda till trängsel samt begränsade möjligheter till lek, rörelse och återhämtning. Detta medför även ett ökat tryck på befintliga ytor, särskilt grusplanen, som utgör en viktig resurs för både yngre elever och spontanidrott.

Den förändrade lokaliseringen och ökade närvaron av olika trafikslag, såsom bilar, mopeder och andra fordon, bidrar till en mer komplex trafikmiljö som kan påverka barns trygghet och självständiga rörelse. Det finns också en risk att tillgången till fritidsgård och centrumutbud försämras i samband med

flytten från Broskolan, om inte nya mötesplatser tillskapas i den framtida utvecklingen av miljön runt stationen.

Vidare har elever, vårdnadshavare och personal i begränsad utsträckning varit delaktiga i planeringsprocessen, vilket innebär att barnperspektivet behöver stärkas ytterligare i det fortsatta arbetet (efter detaljplanens antagande).

### 6.13.2 Jämställdhet och jämlikhet

Jämställd stadsplanering syftar till att skapa miljöer där alla har samma förutsättningar att ta del av de fysiska rummen och offentliga resurserna. Det inkluderar bland annat att skapa offentliga platser och byggnader som är anpassade för personer med nedsatt rörelseförmåga, att se till att information är tydlig och lätt att ta till sig för alla, samt att främja en säker och trygg miljö för människor oavsett bakgrund, kön eller ålder. En jämlik stadsplanering ska också ge utrymme för gemenskap och engagemang, där alla kan mötas och delta aktivt i det sociala livet.

#### 6.13.2.1 Planförslag

Planområdet är beläget i centrala Bro, med närhet till Bro pendeltågstation och andra viktiga samhällsfunktioner. Att uppföra en högstadieskola i ett sådant läge inom kommunen skapar goda utbildningsmöjligheter för barn och unga. Planförslaget innebär också att fler arbetsplatser skapas för lärare och annan skolpersonal. Detta kan öka sysselsättningsmöjligheterna för boende inom kommunen och närliggande områden. Tillgängligheten skapar goda förutsättningar för en tillgänglig och enkel vardag för både elever och personal.

Området har även tillgång till gång- och cykelvägar vilket framför allt underlättar för föräldrar och personal som inte har tillgång till bil eller har svårt att använda andra transportsätt för att ta sig till området. En breddning av Härnevi skolväg föreslås för att kunna säkerställa trafiksäkerheten för barn och unga som förväntas gå eller cykla till och från skolan.

#### 6.13.2.2 Konsekvenser

Planförslaget innebär att grusplanen planläggs inom kvartersmark vilket medför att den således inte kommer vara tillgänglig för spontanidrott eller rekreation under skoltid för allmänheten.

### 6.13.3 Trygghet

Att skapa trygghet inom stadsplanering handlar om att utforma miljöer där människor känner sig säkra, välkomna och inkluderade. Detta innefattar både fysiska och sociala aspekter av trygghet. En god stadsplanering bör främja öppna, överblickbara platser med tydliga siktlinjer och tillräcklig belysning för att minska mörka och osynliga områden. Genom att skapa levande och aktiva miljöer, där människor vistas under större delar av dygnet, ökar möjligheten

till naturlig övervakning och minskar risken för brott. Närvaron av människor i offentliga rum ger en känsla av gemenskap och ökar tryggheten.

Social jämlikhet är en annan viktig aspekt av trygg stadsplanering. Det innebär att miljöer ska vara tillgängliga, användbara och inkluderande för alla, oavsett kön, ålder, etnicitet eller funktionsnedsättning. Genom att säkerställa att offentliga och privata rum beaktar dessa principer kan stadsplaneringen bidra till att stärka både trygghet och trivsel. En väl genomtänkt stadsplanering skapar inte bara fysiskt säkra platser, utan även en social struktur som främjar gemenskap och delaktighet för alla invånare.

#### *6.13.3.1 Planförslag*

Det är positivt för den upplevda tryggheten att planområdet ligger centralt i Bro och att det finns bra förutsättningar naturlig övervakning vid ökad närvaro i området under större delar av dygnet. Planområdet är till stora delar omringat av villafastigheter och kommer tillsammans med andra pågående detaljplaner att skapa goda förutsättningar för att barn och unga ska känna sig trygga även utanför planområdet.

#### *6.13.3.2 Konsekvenser*

Planförslaget skapar möjligheter för fler att gå i skolan i centrala Bro med närhet till samhällsservice och andra funktioner. Denna närhet bidrar till en trygg och attraktiv skolmiljö. Lokaliseringen ger bra förutsättningar för barn att åka kollektivt, gå eller cykla till skolan, och även goda förutsättningar för personal att ta sig till arbetsplatsen. Den ökade närvaron skapar en känsla av gemenskap och trygghet.

## 7 Statliga och mellankommunala intressen

I detta kapitel beskrivs de statliga och mellankommunala intressena som detaljplanen berör.

### 7.1 Riksintressen

Det återfinns inga riksintressen inom planområdet. Följande riksintressen finns i planområdets närhet: trafikkommunikationer och totalförsvaret. Dessa beskrivs i efterkommande underrubriker. Nedströms planområdet finns också ett Natura 2000 område.

#### 7.1.1.1 Riksintresse för trafikkommunikation

Planområdet ligger i närheten till Mäljarbanan som är ett riksintresse för trafikkommunikation. Mäljarbanan är en järnväg som trafikeras av godstrafik och av långväga persontrafik. Viktigt att beakta är uppförande av störningskänslig bebyggelse inom järnvägens påverkansområde för buller då detta kan leda till begränsningar i utnyttjande av järnvägen. Vidare är det viktigt att beakta uppförande av bebyggelse inom riskområde för farligt gods som kan leda till begränsningar av vilken typ av gods som kan transporteras på järnvägen. Markanvändning som på annat sätt påverkar tillgänglighet samt framkomlighet för gods- och persontransporter på järnvägen riskerar vidare att skada riksintresset, detta kan vara ingrepp som påverkar markens stabilitet eller åtgärder som bidrar till ökat antal passager över järnvägen.

#### 7.1.1.2 Riksintresse för totalförsvaret

Hela Upplands-Bro kommun omfattas av riksintresse TM0101 Väderradar Håtuna, Upplands Bro kommun. Dessa väderradarsystem ingår i ett svenskt gemensamt väderradarnät, SWERAD. Nätverket SWERAD ger SMHI och Försvarmakten tillgång till väderradarinformation som är vital för att utföra sitt samhällsansvar avseende vädertjänst. Riksintresset väderradar riskerar framför allt att skadas av vindkraftsetableringar för nära väderradaranläggningarna.

#### 7.1.1.3 Natura 2000

Sätrabäcken rinner ihop med Brobäcken efter några hundra meter ner efter järnvägen (Mäljarbanan) och mynnar slutligen ut i Broviken. Broviken är utpekad som ekologiskt särskilt känsligt område, Natura 2000-område tillika riksintresse för rörligt friluftsliv. Planområdet är beläget cirka 2,0 kilometer från ESKO-området Broviken

## 7.1.2 Detaljplanens påverkan på riksintressen

### 7.1.2.1 Riksintresse för trafik Kommunikation

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset för trafik Kommunikation. Hänsyn ska tas vid uppförande av skola så att planerad bebyggelse inte påverkar framtida trafikökning på Mäljarbanan.

### 7.1.2.2 Riksintresse för totalförsvaret

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset för totalförsvaret. Hänsyn ska tas vid uppförande av skola så att planerad bebyggelse inte påverkar riksintresset.

### 7.1.2.3 Natura 2000

Natura 2000-området bedöms inte påverkas av planförslaget, på grund av att området ligger väl avskilt från planområdet.

## 7.2 Strandskydd

Sätrabäcken ligger på ett avstånd om 130–150 meter från planområdet. Hela området mellan bäcken och tänkt bebyggelse är planlagt sedan länge och omfattas därför inte av strandskydd. Bebyggelse inom planförslaget påverkar inte strandskyddet.

# 8 Hälsa, säkerhet & miljö

## 8.1 Hälsa och säkerhet

Detta kapitel hanterar tillämpning av Plan- och bygglagen i planen med hänsyn till människors hälsa, säkerhet och risken för olyckor, översvämning och erosion samt planens miljöpåverkan.

### 8.1.1 Omgivningsbuller

#### 8.1.1.1 Nuläge

Främsta buller- och vibrationskällan är Mäljarbanan som trafikeras av regional- och pendeltågstrafik. Planerat skolområde ligger cirka 60 meter från närmaste spår.

#### 8.1.1.2 Planförslag

En reviderad bullerutredning har tagits fram (Structor, 2026) vilken redovisar bullernivåer i ett framtidsscenario. Utredningen utgår från Naturvårdsverkets

vägledning om buller från väg- och spårtrafik på skolgårdar (Naturvårdsverket, 2023).

### Ljudnivå vid skolgård:

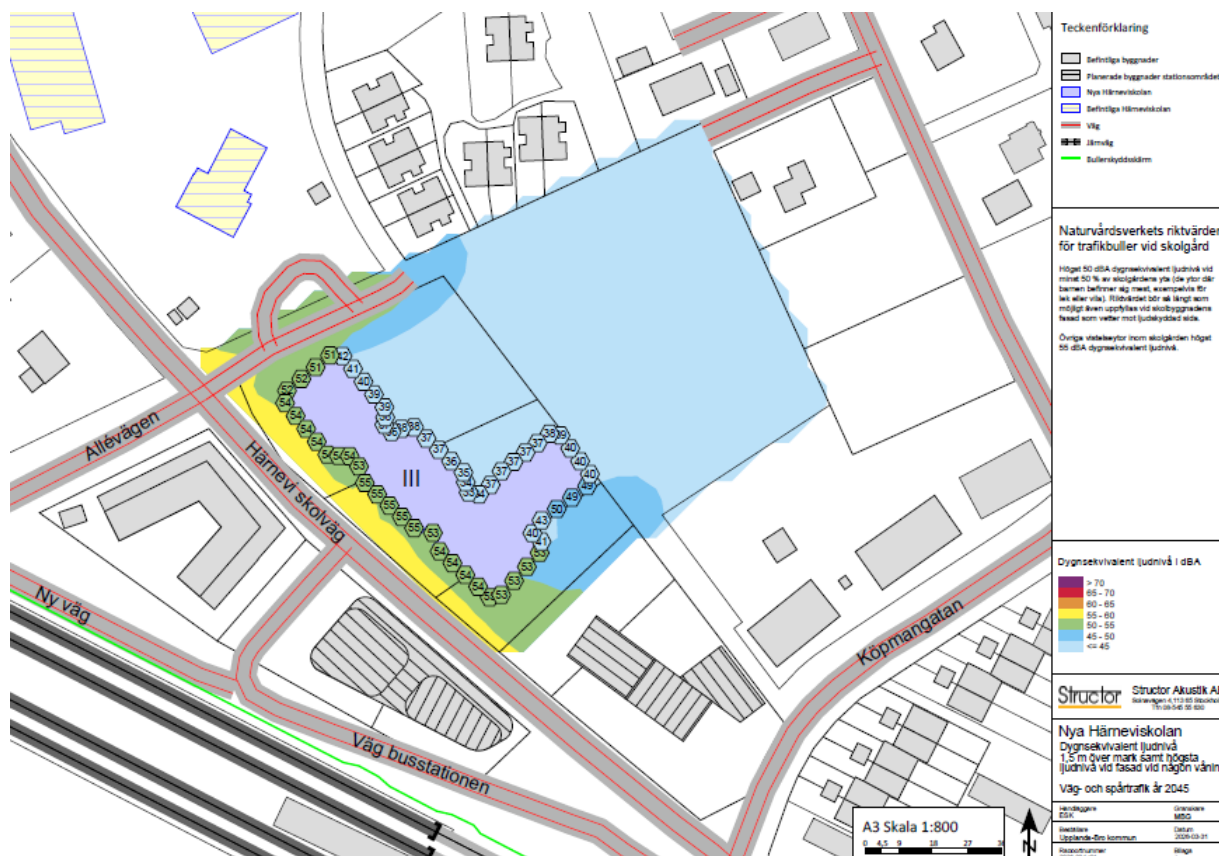
Bullerutredningen visar att den genomsnittliga ljudnivån i området oftast ligger under 50 dBA (decibel). De högsta ljudnivåerna ligger också oftast under 70 dBA. På ytan öster om huvudbyggnaden beräknas minst hälften av skolgården ha en genomsnittlig ljudnivå under 50 dBA.

Det innebär att det finns gott om ytor som kan användas som skolgård och att de riktvärden som gäller kan uppfyllas med den nuvarande utformningen av skolan. Det finns inget behov av bullerskyddsåtgärder.

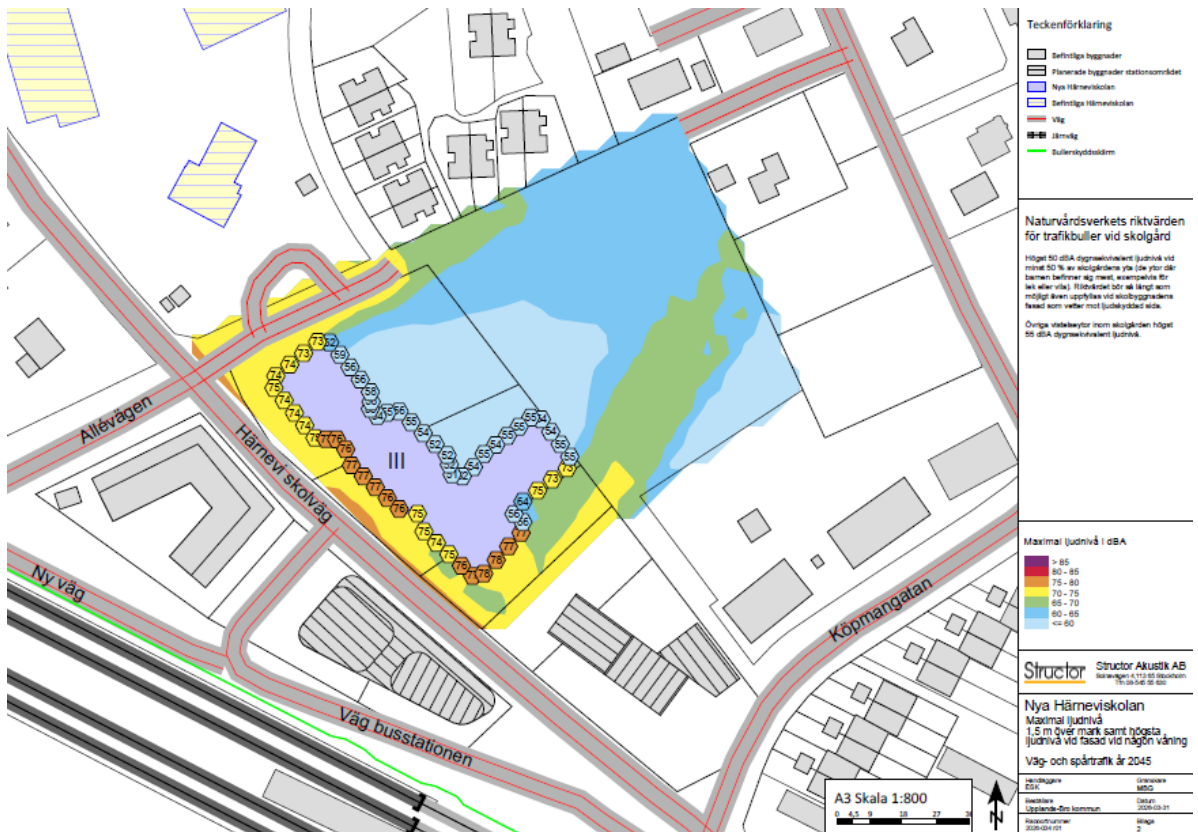
### Ljudnivå vid fasad:

Bullerutredningen visar att den genomsnittliga ljudnivån (ekvivalent ljudnivå) är som högst vid bottenvåningen på huvudbyggnadens fasad mot Härnevi skolväg, där den når cirka 55 dBA. Fasaderna mot väst beräknas få mellan 53 och 55 dBA, medan fasaderna mot öst ligger under 50 dBA.

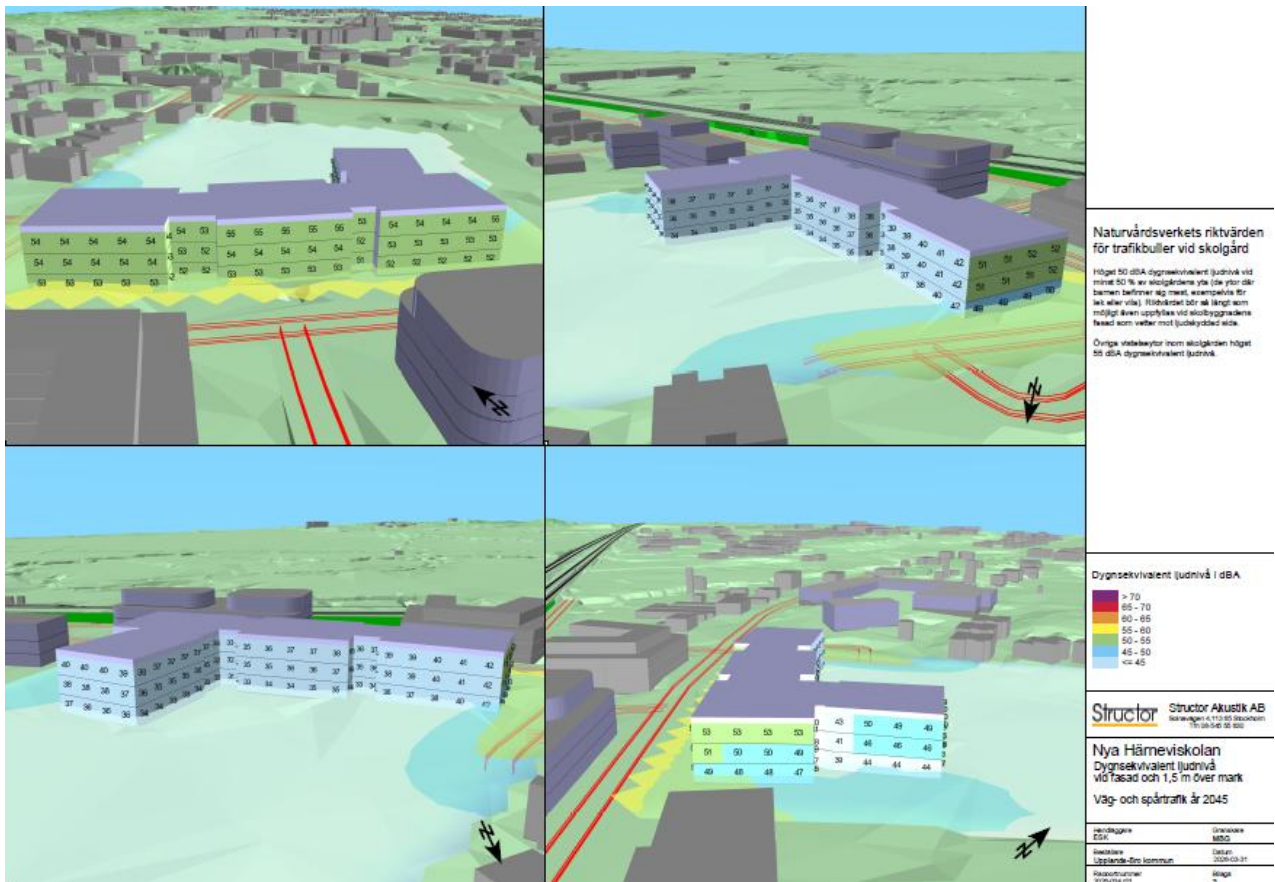
De högsta uppmätta ljudnivåerna (maximala ljudnivåer) är också störst vid bottenvåningen mot Härnevi skolväg, där de når upp till cirka 78 dBA. På fasaderna mot öst beräknas de maximala ljudnivåerna vara under 70 dBA.



Figur 18 – Bild som visar ekvivalent ljudnivå vid skolgård (Structor, 2026)



Figur 19 – Bild som visar maximal ljudnivå vid skolgård (Structor, 2026)



Figur 20 – Bild som visar ekvivalent ljudnivå vid fasad (Structor, 2026)



Figur 21 – Bild som visar maximal ljudnivå vid fasad (Structor, 2026)

### 8.1.1.3 Konsekvenser

Bullernivåerna för skolgård hålls inom riktvärdena. Förutsatt att skolbyggnadens fasad ut mot Härnevi skolväg konstrueras enligt rekommendationer från bullerutredningen bedöms det nya skolområdet inte utsättas för nivåer som kan medföra hälsoproblem eller olägenheter. Särskild tonvikt bör läggas på ytterväggskonstruktion, fönster och eventuella uteluftsdon för att säkerställa en god ljudmiljö, i synnerhet för fasader mot Härnevi skolväg. Då den maximala ljudnivån som högst beräknas till 78 dBA för huvudbyggnaden så krävs en medelhög ljudreduktion vid fasad för att uppnå kraven inomhus. Den resulterande ljudnivån i rummet beror även på förhållandet mellan väggyta och fönsteryta, total ytterväggsyta samt rummets storlek. Ljudnivån blir större i ett rum med stor fönsteryta då fönsterkonstruktionen vanligtvis är dimensionerande för fasadens ljudreduktion. Ljudnivån blir även högre i ett mindre rum.

## 8.1.2 Vibrationer

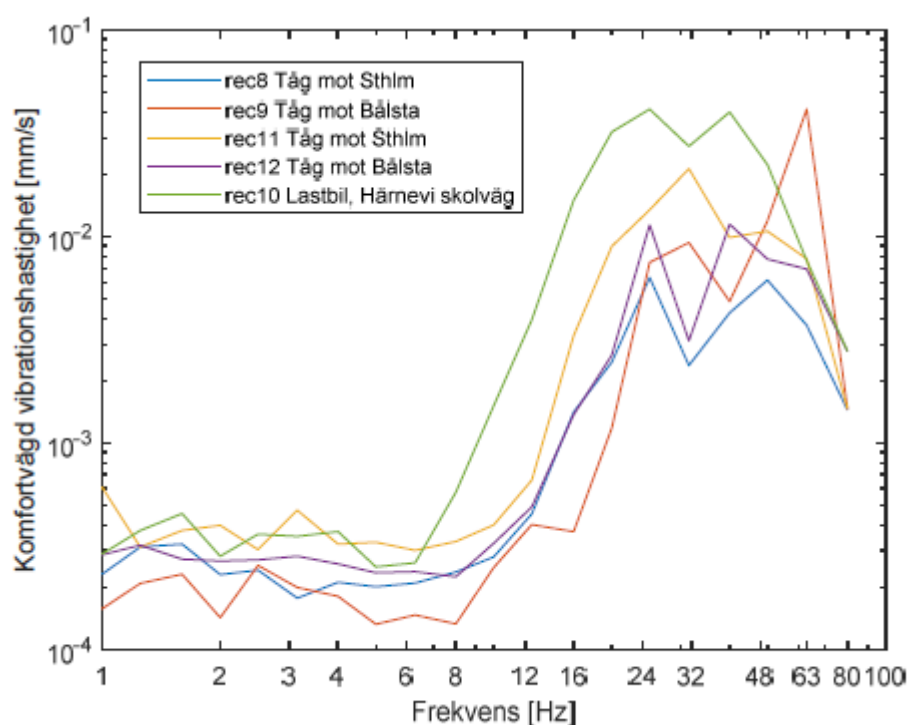
### 8.1.2.1 Nuläge

Främsta buller- och vibrationskällan är Mälardalen som trafikeras av regional- och pendeltågstrafik. Planerat skolområde ligger cirka 60 meter från närmaste spår.

### 8.1.2.2 Planförslag

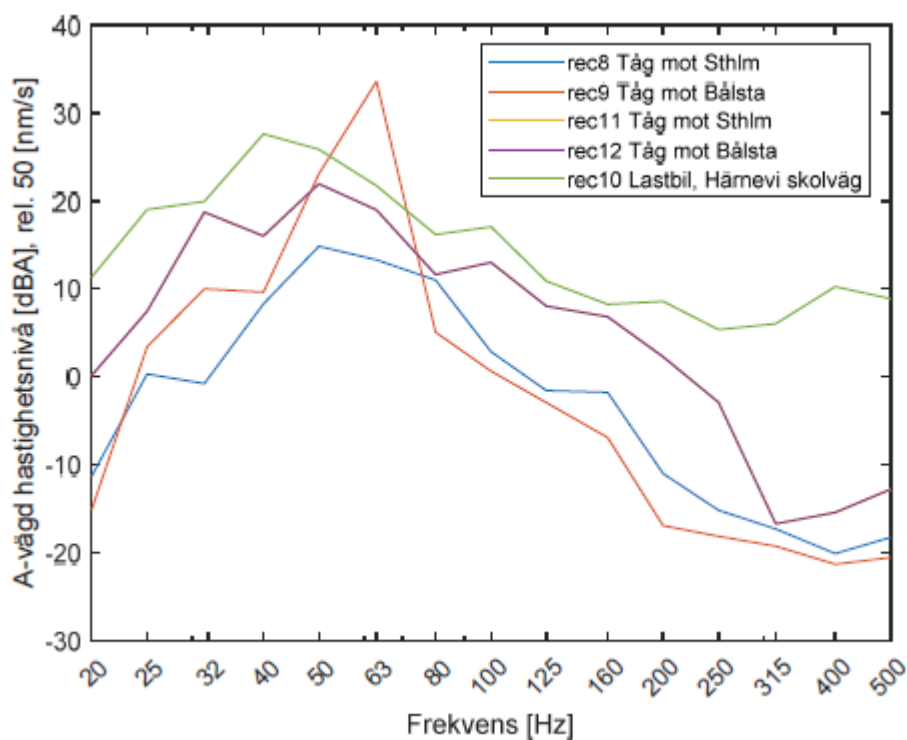
En vibrationsutredning har tagits fram (Tyréns (2), 2025) vilken redovisar på vibrationsnivåer i ett framtidsscenario.

De uppmätta vibrationsnivåerna (komfortvibrationerna) i marken i frekvensområdet 1–80 Hz är låga. Risken för kännbara vibrationer i planerad skolbyggnad i detta frekvensområde bedöms därför vara låg. Komfortvägd vibrationshastighet bedöms vara lägre än 0,05 mm/s. Risken är också låg för vibrationspåverkan från eventuella lastbilspassager på Härnevi skolväg (så länge vägbanan är fri från ojämnheter och hastighetsbegränsningar följs). En god målsättning är att eftersträva komfortvägda vibrationshastigheter från spårtrafik och tyngre vägfordon som ligger under 0,4 mm/s.



Figur 22- Komfortvägd vibrationshastighet i mätpunkten med högst vibrationsnivåer från tåg- och lastbilspassager, från vibrationsutredning (Tyréns (2), 2025)

De uppmätta A-vägda vibrationsnivåerna (stomljud) i marken i frekvensområdet 20–500 Hz är också låga. Risken för stomljud i planerad skolbyggnad bedöms därför vara låg. Uppskattad maximal stomljudsnivå ligger under 35 dBA vilket är 10 dB under riktvärdet (LAFmax = 45 dBA) som anges i SS25268:2023.



Figur 23 - A-vägd hastighetsnivå i mätpunkten med högst vibrationsnivåer från tåg- och lastbilspassager, från vibrationsutredning (Tyréns (2), 2025)

### 8.1.2.3 Konsekvenser

Vibrations- och stömljudnivån är mycket låga och hålls inom de rekommenderade gränserna. Det nya skolområdet bedöms inte utsättas för vibrationsnivåer som kan medföra hälsoproblem eller olägenheter.

## 8.1.3 Risk för olyckor

### 8.1.3.1 Nuläge

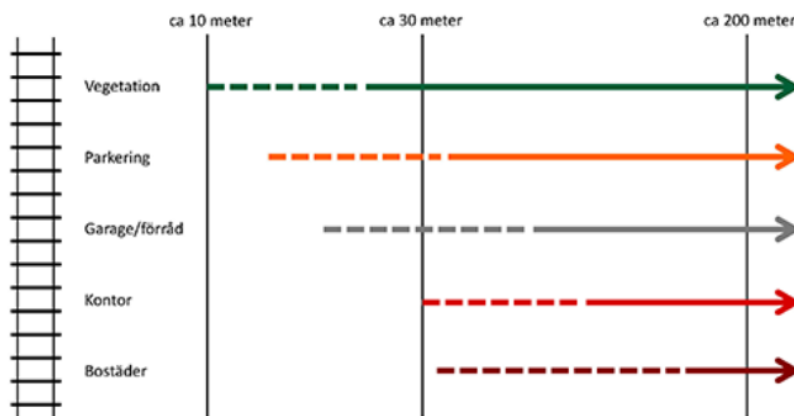
I dagsläget bedöms den största risken för olyckor kopplad till trafiksäkerhet, för oskyddade trafikanter.

Järnvägen Mälardalen passerar Bro och går mellan Stockholm via Västerås till Hovsta (norr om Örebro). I närheten av planområdet är Mälardalen för närvarande tvåspårig men det finns ett önskemål från kommunen att utreda om järnvägen kan göras fyrspårig. Mälardalen trafikeras av godstrafik där farligt gods kan förekomma, därför finns det föreskrifter som måste följas vid byggande inom riskområdet.

Enligt riktlinjerna från Länsstyrelsen Stockholm<sup>1</sup> ska det finnas ett bebyggelsefritt avstånd intill såväl järnvägar som vägar där det transporteras

<sup>1</sup> Länsstyrelsen Stockholm, "Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods," Enheten för samhällsskydd och beredskap, Stockholm, 2016.

farligt gods. För järnväg ska det bebyggelsefria avståndet vara minst 25 meter, mätt från närmaste spårmitt. För vägar som är sekundära transportleder för farligt gods, anser Länsstyrelsen att det behöver finnas ett bebyggelsefritt avstånd på minst 25 meter mellan vägkant och markanvändning i form av bostäder, centrum, vård, handel, friluftsliv och camping, tillfällig vistelse, besöksanläggningar, skola och kontor.



Figur 24 – Schematisk bild över generella råd om avstånd till järnväg från olika verksamheter, bilden är hämtad från [Trafikverket 2025](#). Avstånden som anges utgör inte fasta regler utan verksamheters lokalisering är en bedömnings fråga i fall till fall. Linjerna är därför sträckade i illustrationen.

### 8.1.3.2 Planförslag

Både inom och utanför planområdet planeras det åtgärder för att öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter.

Planförslaget bedöms inte innebära en ökad risk för olyckor sett till transporten av farligt gods på Mäljarbanan eller Enköpingsvägen. Det kan i framtiden bli aktuellt att utöka de två befintliga spåren till fyra spår. Ett av de tillkommande spåren kan komma att anläggas 6,5 meter norr om det nordligare av de befintliga spåren. Det kortaste avståndet mellan spårmitte för framtida spår till planerad ny skolbyggnad i är cirka 60–80 meter (cirka 60 meter i områdets södra del och 80 meter i norr). Det kortaste avståndet mellan planerad bebyggelse och Enköpingsvägen, som utgör sekundär led för farligt gods, överstiger 100 meter. Det innebär att planförslaget uppfyller kraven från Stockholms län avseende bebyggelsefritt avstånd intill vägar som är sekundära transportleder för farligt gods.

### 8.1.3.3 Konsekvenser

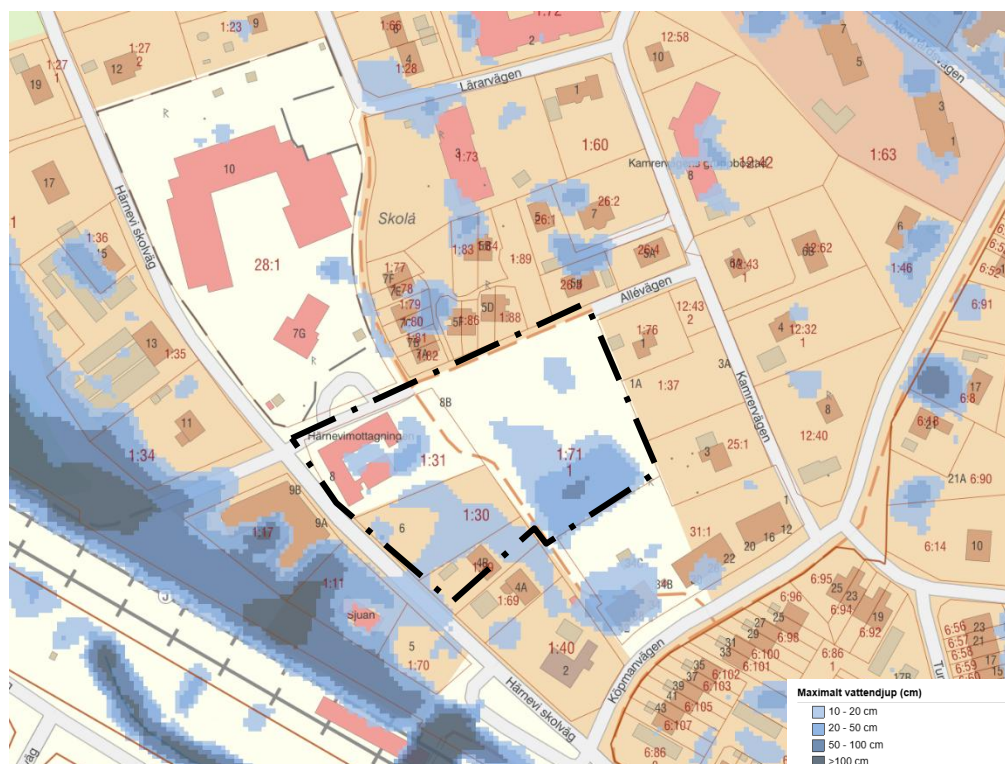
Planförslaget innebär förbättringar trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

De topografiska förutsättningarna i området innebär att eventuella läckage av farligt gods (vätska) på Mäljarbanan kommer att rinna åt Sättrabäcken, det vill säga bort från planområdet.

## 8.1.4 Risk för översvämning

### 8.1.4.1 Nuläge

Kommunen genomförde 2021 en skyfallskartering som visar platser där vatten kan bli stående. I figur 25 visas ett kartutdrag från det materialet. Inom planområdet finns flera lågpunkter, samt att vatten rinner till området både från norr och öster.



Figur 25 - Kartbild som visar områden med stående vatten vid ett 100-års regn enligt kommunens kartering 2021. Planområdet ungefärligt markerat med svart streckad linje.

Kommunens generella krav på dagvattenutredningar innebär bland annat att åtgärdsnivån ska uppfyllas, vilket innebär att de första 20 mm nederbörd ska fördröjas och renas. Det finns totalt 11 allmänna dagvattendammar i kommunen, men ingen av dem är belägen inom det aktuella planområdet för Nya Härneviskolan. Råbydammen är närmsta dagvattendammen och ligger uppströms om planområdet, i närhet till Enköpingsvägen.

### 8.1.4.2 Planförslag

För att hantera ökad avrinning från omkringliggande områdens framtida exploateringar (Bro stationsområde samt Norra Köpmanvägen) ska ytan avsedd för rast- och idrottsverksamhet ta emot och fördröja 1015 m<sup>3</sup> skyfallsvatten.

Efter exploateringen enligt detaljplanen för Nya Härneviskolan och detaljplanen för Norra köpmanvägen ökar den volym som belastar bollplanen vid ett 100-årsregn med 6 timmars varaktighet med cirka 540 m<sup>3</sup>. En möjlig åtgärd för att hantera denna volym är att sänka bollplanen. Bollplanen har en

yta på cirka 3 000 m<sup>2</sup>. Om marknivån sänks med 0,5 meter kan den enligt Scalgo som mest magasinera ungefär 1015 m<sup>3</sup> vatten. Detta begränsas av att bollplanen lutar, vilket gör att vattnet bräddar vid den lägsta punkten i den sydvästra delen.

Om man vill utnyttja hela ytan maximalt behöver bottennivån göras helt plan, vilket innebär att den blir djupare i ett hörn än i det andra. En sådan utformning skulle kunna rymma omkring 1 090 m<sup>3</sup>. Den beräknade volymen på 1015 m<sup>3</sup> är dock mer än tillräcklig för att hantera den ökade dagvattenmängden på cirka 540 m<sup>3</sup> som tillkommer efter exploateringen av både skolan och Norra Köpmansvägen.

Bollplanen kan därmed utformas med en multifunktionell lösning, där den under normala förhållanden fungerar som rekreationsyta, men vid kraftiga skyfall kan samla och tillfälligt hålla kvar vatten för att minska risken för skador och avlastning av känsliga områden nedströms. Med denna åtgärd förbättrar vi översvämningssituationen i området och minskar risken för skador vid kraftiga regn.

#### 8.1.4.3 Konsekvenser

Inom planen finns bestämmelser som säkrar hanteringen av skyfall så att ingen påverkan nedströms uppstår.

Den föreslagna sänkningen av bollplanen med 0,5 meter innebär en potentiell risk för barn vid kraftiga skyfall. Detta kan hanteras genom skyddsåtgärder som staket eller flacka slänter. Ett staket kan utformas högre än 0,9 meter och samtidigt fungera som bollskydd vid torrt väder. Alternativt möjliggör omgivning av flacka slänter, vilka enligt riktlinjer bör ha en maximal lutning på 1:6 och säkerställa att vattendjupet vid kanten inte överstiger 0,2 meter. Flacka slänter bidrar dessutom till en något ökad fördröjningsvolym.

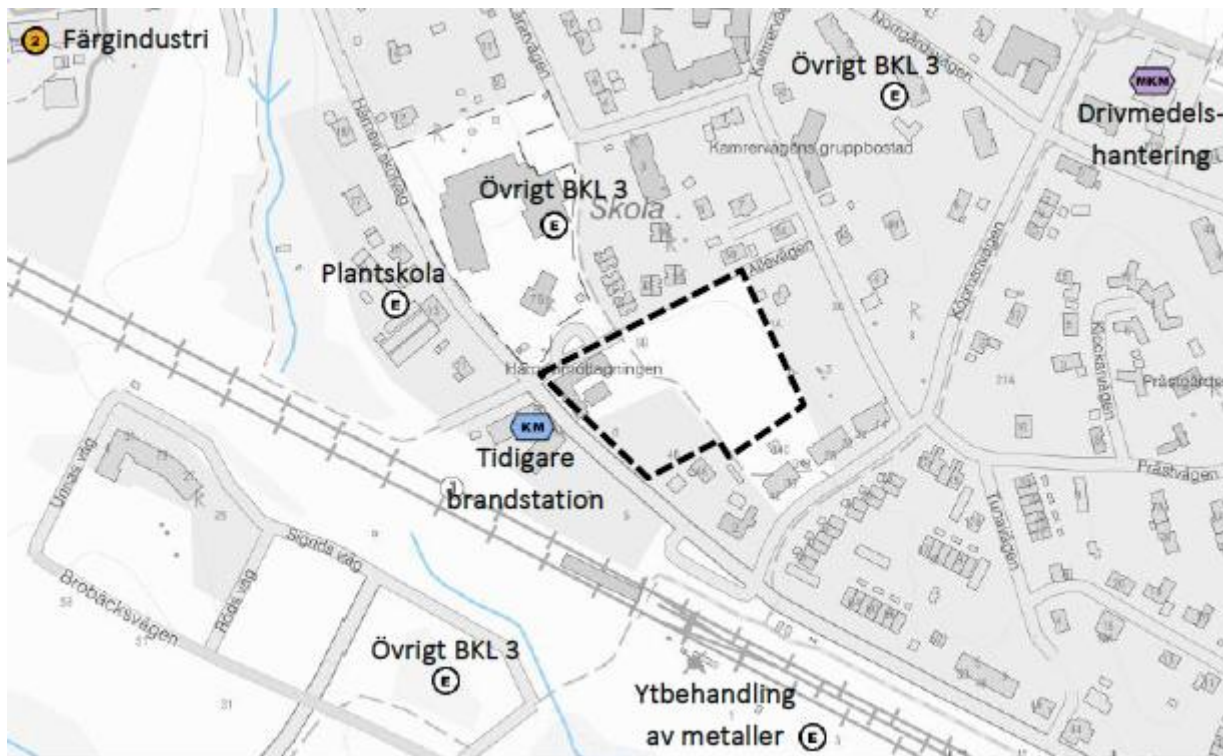
### 8.1.5 Risk för skred, ras och erosion

Planområdet är i huvudsak flackt. Utifrån ett geotekniskt utlåtande (Intec 2026) bedöms planområdet inte innehålla något område där risk för ras, skred eller erosion föreligger. Byggnationen av skolan medför heller ingen ökad risk för detta.

### 8.1.6 Markföroreningar

#### 8.1.6.1 Nuläge

Enligt Länsstyrelsens EBH-karta (figur 26) förekommer inga förorenade eller potentiellt förorenade områden inom planområdet. Däremot har Länsstyrelsen identifierat områden runt omkring planområdet. Bland annat en tidigare brandövningsplats och plantskola.



Figur 26 - Potentiellt förorenade områden i närheten av planområdet enligt Länsstyrelsens EBH-karta (Lynx, 2026)

Inför granskning av detaljplanen har en miljöteknisk markundersökning av jord och grundvatten genomförts inom fastigheterna Härnevi 1:71, Härnevi 1:31 och Härnevi 1:30. Undersökningen har utförts av Lynx Miljökonsult AB på uppdrag av Intec AB och syftade till att utreda markens och grundvattnets föroreningsituation inför planerad exploatering för ny skolbebyggelse.

Provtagning genomfördes i samband med geoteknisk undersökning den 7 april 2026. Totalt analyserades 28 jordprover från tio provpunkter, se figur 27, samt grundvattenprover från tre installerade grundvattenrör. Analyser utfördes av det ackrediterade laboratoriet ALS Scandinavia AB och omfattade bland annat metaller, petroleumrelaterade ämnen, PAH, PCB och PFAS.



Figur 27 - Borrpunkternas placering inom undersökningsområdet, karta från markteknisk utredning (Intec 2026).

Undersökningen visar att jord inom området generellt innehåller låga till måttliga halter av föroreningar. Halter över Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning (KM) har påträffats främst för kobolt och nickel samt lokalt för barium, krom och vanadin. I ett ytligt jordlager har även PCB påvisats över riktvärdet för KM. Samtliga uppmätta halter understiger riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM).

Grundvattnet uppvisar lokal påverkan av petroleumrelaterade ämnen. Den tydligaste påverkan har påträffats i provpunkt LY11 där alifatiska kolväten och bensen påvisats, se figur 28. I samma punkt överskrider nickel SGU:s tröskelvärde för god kemisk grundvattenstatus. Även i provpunkt LY10 har påverkan från alifatiska kolväten noterats, medan motsvarande påverkan inte har påvisats i provpunkt LY5.

Undersökningen bedömer att föroreningssituationen i jord är begränsad till halter över KM men under MKM, medan grundvattenpåverkan är lokal. Då grundvattenrören endast omfattar delar av området kan påverkan inom hela fastigheten inte fullt ut fastställas.



Figur 28 - Borrpunkter där grundvattenrör installerats inom undersökningsområdet enligt det geotekniska borrprogrammet. (figur 7, Intec 2026)

Jord inom området uppvisar generellt låga till måttliga halter av föroreningar, där överskridanden av Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning (KM) förekommer främst för kobolt och nickel samt lokalt för barium, krom och vanadin. Ett överskridande av KM har även påvisats för PCB i ytligt jordlager. Inga halter över riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM) har påvisats.

Grundvattnet uppvisar en lokal påverkan av petroleumrelaterade ämnen. Den tydligaste påverkan återfinns i provpunkt Ly 11 där alifatiska kolväten och bensen har påvisats. I samma punkt överskrider nickel SGU:s tröskelvärde för god kemisk grundvattenstatus. I provpunkt Ly 10 förekommer påverkan i form av alifatiska kolväten, medan provpunkt Ly 5 inte uppvisar motsvarande påverkan.

Mot bakgrund av resultaten konstateras att föroreningssituationen i jord är begränsad till halter över KM men understigande MKM, medan grundvattenpåverkan är lokal och tydligast i två provpunkter. Dock är grundvattenrörens placering inom ett område varpå påverkan över hela fastigheten ej kan fastställas. Detta innebär att särskild hänsyn bör tas till identifierade föroreningar vid markarbeten, samt att grundvattenpåverkan bör beaktas i fortsatt hantering inom området.

#### 8.1.6.2 Planförslag

Planförslaget medför i samband med genomförandet att markarbeten och schaktning kommer behöva utföras. Särskild hänsyn behöver därför tas till de föroreningar som identifierats i mark och grundvatten. Plankartan har därför

försetts med bestämmelser som säkerställer att detta genomförs innan stratbesked får ges för byggnationen av den nya skolan. Planförslaget bedöms utifrån det kunna genomföras under förutsättning att identifierade föroreningar hanteras i samband med exploateringen.

### 8.1.6.3 Konsekvenser

För att säkerställa att människors hälsa och miljön inte påverkas negativt behöver fortsatta undersökningar och skyddsåtgärder vidtas, inför genomförandet av detaljplanen.

En kompletterande miljöteknisk undersökning bör tas fram för att avgränsa de påträffade föroreningarna inom området. Vid markarbeten ska förorenade massor hanteras så att spridning förhindras. Massor som inte kan återanvändas inom området ska transporteras av godkänd transportör och omhändertas vid godkänd mottagningsanläggning. Kommunen har inlett detta arbete.

Om massor med halter över mindre än ringa risk (MRR) avses återvinnas krävs anmälan om återvinning av avfall för anläggningsändamål enligt miljöbalken (9 kap. samt 29 kap. 35 §.). Innan schaktning eller efterbehandlingsåtgärder får genomföras ska även en anmälan om efterbehandling lämnas till tillsynsmyndigheten enligt förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899). Anmälan ska bland annat redovisa skyddsåtgärder, kontrollprogram och hantering av länsvatten.

Om ytterligare föroreningar upptäcks under genomförandet föreligger skyldighet att omgående underrätta tillsynsmyndigheten enligt 10 kapitlet miljöbalken.

## 8.1.7 Radon

### 8.1.7.1 Nuläge

I närliggande planer där geotekniska utredningar har genomförts visar på att delarna av kvartersmarken som består av lera kan klassas som högradonmark och att delarna som består av berg kan klassas som normalradonmark.

### 8.1.7.2 Planförslag

Kommunen har att undersökt halterna inom planområdet i samband med den geotekniska utredningen inför granskning. Planförslaget har utifrån det kompletterats med bestämmelse om att grundläggning ska ske radonsäkert. Byggnader ska byggas så att inläckaget av radonhaltig jordluft blir så litet att radonhalten i inomhusluften håller sig under gränsvärdet 200 Bq/m<sup>3</sup>.

Tillförd fyllningsjord vid byggnation bör kontrolleras med avseende på radioaktivitet för att inte riskera högre radonhalter i grundläggningen.

### 8.1.7.3 Konsekvenser

Om byggnader uppförs radonsäkert bedöms det inte finnas några konsekvenser för människors hälsa och säkerhet relaterat till radon.

## 8.1.8 Skyddsrum

### 8.1.8.1 Nuläge

Inom befintlig byggnad på fastigheten Härnevi 1:31 finns ett skyddsrum med 75 platser. Skyddsrummet inventerades 2023 med vissa brister, men inventeringen fastställer att det är möjligt att iordningställa skyddsrummet inom två dygn.

### 8.1.8.2 Planförslag

Planförslaget innebär att skyddsrummet i källaren på Härnevi 1:31 troligen behöver rivras och ersättas på lämplig plats i närområdet. Fastighetsägaren behöver ansöka om att avveckla skyddsrummet hos Myndigheten för samhällsskydd och beredskap innan dess att rivning av bygganden och skyddsrummet kan göras.

### 8.1.8.3 Konsekvenser

Befintligt skyddsrum kan komma att behöva ersättas inom området, förutsatt att det inte går att inrymma i den nya skolan. Det är Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som avgör om skyddsrummet får avvecklas. Det är också dem som ställer krav på ersättning av skyddsrummet. Frågor kopplat till genomförandet kommer att hanteras inför rivningen av byggnaden som innehåller skyddsrum.

## 8.1.9 Rivning och hantering av byggnadsmaterial

Inför genomförande av detaljplanen och rivning ska befintliga byggnaders material hanteras på ett korrekt och säkert sätt, särskilt med avseende på förekomst av asbest i befintlig byggnad på Härnevi 1:31. Rivning och masshantering ska ske så att påverkan på människors hälsa och miljön minimeras. Hantering av farligt avfall och andra miljöfarliga ämnen ska ske i enlighet med gällande lagstiftning och föreskrifter. Detaljer kring hur detta ska genomföras regleras inte i detaljplanen utan hanteras vid kommande ansökan om rivningslov av ansvarig fastighetsägare.

## 8.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är bestämmelser om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön för övrigt. De är juridiskt bindande och ska följas vid planläggning och andra ärenden enligt plan- och bygglagen. Syftet med miljökvalitetsnormer är att avhjälpa situationer där många olika källor orsakar oacceptabla och kombinerade effekter på människors hälsa eller miljön, eller att avhjälpa skador eller olägenheter för dessa faktorer. MKN beskriver ett tillstånd i vilket människors hälsa och miljön anses vara varaktigt skyddade. Med MKN avses de olika gränsvärden eller målsättningar som framgår av förordningar och föreskrifter som beslutas av regeringen eller av andra myndigheter.

### 8.2.1 Luft

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft finns för kvävedioxid/kväveoxider, partiklar (PM10/PM2,5), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Dessa normer är oftast gränsvärdesnormer som ska följas, men några är målsättningsnormer som ska eftersträvas. Med utomhusluft avses inte arbetsplatser eller tunnlar för spår- och bilvägar.

#### 8.2.1.1 Nuläge

I dagsläget finns inga kända områden i Upplands-Bro kommun där miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Anledningen är att sådana områden präglas av höga trafikvolymmer i relativt slutna gaturum (alternativt tunnlar).

#### 8.2.1.2 Planförslag

Det har inte gjorts en luftutredning i samband med planarbetet. De förväntade trafikmängderna förväntas inte bli omfattande och den bebyggelse som planeras runt gatorna är sammantaget liten.

#### 8.2.1.3 Konsekvenser

Ingen risk bedöms föreligga för att miljökvalitetsnormer för utomhusluft ska överskridas i planområdet, då det rör sig om öppen bebyggelse och trafikmängderna i omgivningen är måttliga.

### 8.2.2 Vatten

Miljökvalitetsnormerna för vatten beskriver den kvalitet som en vattenförekomst ska ha nått vid en viss tidpunkt. En vattenförekomst är en enhet som yt- eller grundvatten delas in i. Miljökvalitetsnormer finns för både ytvatten och för grundvatten.

För ytvatten finns normer för ekologisk och kemisk status där den ekologiska statusen bedöms utifrån ett stort kvalitetsfaktorer (biologiska, fysikalisk-kemiska och hydromorfologiska kvalitetsfaktorer) och den kemiska bedöms utifrån ämnen som anges i Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter.

För grundvatten finns normer för kemisk och kvantitativ status. Den kemiska statusen bedöms utifrån riktvärden i SGU:s föreskrifter och den kvantitativa statusen bedöms utifrån balansen mellan grundvattenbildning och grundvattenuttag.

### 8.2.2.1 Nuläge

Hela planområdet ligger inom vattenskyddsområde för Östra Mälaren enligt Naturvårdsverkets (2025) karta över skyddad natur. Enligt Östra Mälarens skydds-föreskrifter får dagvatten inte släppas direkt till vattenskyddsområdet om det finns risk att dagvattnet är förorenat, utan måste alltså genomgå rening innan.

Recipient Mälaren-Görväln är enligt vattendirektivet en vattenförekomst som klassas i VISS. Statusklassificeringen för ekologisk och kemisk status samt miljö kvalitetsnormerna (MKN) sattes år 2023 i samband med skiftet av den andra och tredje förvaltningscykeln. Den kemiska statusen klassas som uppnår ej god kemisk status, och tillförlitligheten bedöms som hög (VISS, 2024). Avgörande för att den kemiska statusen inte uppnås är att gränsvärdena överskrids för de prioriterade ämnena Perfluoroktansulfon (PFOS), kadmium (Cd), bly (Pb), antracen, tributyltenn (TBT), kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyletrar (PBDE). Observera dock att kvicksilver och PBDE överskrids i alla Sveriges vattenförekomster.

Den ekologiska statusen klassas som måttlig ekologisk status, och tillförlitligheten bedöms som hög (VISS, 2024). Avgörande för den måttliga statusen är statusen för särskilt förorenande ämnen. Detta då ett av dessa ämnen, koppar, har måttlig status. Även kvalitetsfaktorerna svämplanets struktur och funktion runt sjöar samt makrofyter har måttlig status. Övriga kvalitetsfaktorer för den ekologiska statusen har god eller hög status.

Flera källor bedöms ha betydande påverkan på totalhalten fosfor i recipienten. Bland dessa ingår bland annat urban markanvändning. Därtill bedöms atmosfärisk deposition ha betydande påverkan på halterna av kvicksilver och PBDE.

Dagvattnet från planområdet leds redan idag genom befintliga dagvattenledningar till Sätträbäcken som ännu inte är en klassad vattenförekomst enligt VISS. När Sätträbäcken kan tänkas bli klassad är ännu inte fastställt men den kan eventuellt bli det till nästa förvaltningscykel då den står med i de preliminära vattenförekomsterna för förvaltningscykeln som sträcker sig från 2022 till 2027 (Länsstyrelserna, 2025).

### 8.2.2 Planförslag

Planområdet avvattnas mot Sättrabäcken som i sin tur utmynnar i Mälaren-Skarven, där gällande miljö kvalitetsnormer för ytvatten innebär att vattenkvaliteten måste förbättras avseende ekologisk status och bibehållas avseende kemisk status.

Aktuellt planförslag möjliggör rening av dagvatten genom uppförande av växtbäddar. Planområdet är tillräckligt stort för att hantera, fördröja och rena de tillkommande mängderna enligt kommunens dagvattenpolicy.

### 8.2.3 Konsekvenser

Utifrån underlag gällande grundvattennivåer och markföroreningar kommer inte föreslagna dagvattenåtgärder påverka kvantiteten eller kvaliteten på grundvattnet. Med föreslagna dagvattenåtgärder minskar både föroreningsmängderna och -halterna efter exploatering jämfört med befintlig situation.

De föreslagna dagvattenåtgärderna omhändertar 20 mm regnvolym enligt kommunens riktlinjer för dagvattenhantering och detaljplanen bidrar därmed inte till en negativ påverkan på möjligheten att uppnå MKN i recipienten.

## 8.2.3 Buller

Miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller är en målsättningsnorm där normen uttrycks som ”att det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa”. Miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller gäller buller från alla vägar, järnvägar och flygplatser.

### 8.2.3.1 Nuläge

Planområdet är idag påverkat av vägtrafik och spårtrafik. Den största bullerkällan genereras av spårtrafik från Mäljarbanan.

### 8.2.3.2 Planförslag

Planförslaget bedöms följa Naturvårdsverkets riktvärden för buller från väg- och spårtrafik på skolgårdar.

Förutsatt att skolbyggnadens fasad ut mot Härnevi skolväg konstrueras enligt bullerutredningens rekommendationer uppfyller planområdet ljudkraven. Se avsnitt 8.1.1 Omgivningsbuller.

### 8.2.3.3 Konsekvenser

Tystare zoner på skolgården bidrar till att skapa en god skolmiljö. Sammanfattningsvis bedöms inte planförslaget medföra negativa konsekvenser för hälsa och välmående.

## 8.3 Miljökonsekvenser

### 8.3.1 Undersökning enligt 6 kap. 6§ miljöbalken (1998:808)

När kommunen tar fram en ny detaljplan eller ändrar en befintlig ska kommunen i nästintill varje fall (förutom planer som kan undantas detta enligt 6 kap. 3 §) ta ställning till om detaljplanens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Upplands-Bro kommun konstaterar i sin undersökning att genomförandet av detaljplanen för Nya Härneviskolan (Härnevi 1:31 m.fl.) inte medför risk för betydande miljöpåverkan. Varken miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser påverkas så att en MKB behöver upprättas.

Undersökningen har genomförts av kommunens sakkunniga tjänstemän och i samråd med Länsstyrelsen i Stockholm som delar kommunens bedömning (2025-11-27). Kommunens bedömning i frågan om en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska göras tillgängligt för allmänheten.

### 8.3.2 Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Kommunstyrelsen beslutade (genom delegationsbeslut) den 2025-12-10 att planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Nedan följer en sammanfattning av behovsbedömningen:

Byggnaderna inom planområdet har ett visst kulturhistoriskt värde som framgår i en kulturmiljöinventering. Byggnaden på Härnevi 1:31 har förvanskats genom flera ombyggnationer, samt är i ett mycket dåligt skick och ej brukbart i dagsläget.

Då området idag redan är exploaterat bedöms naturvärdesbiotoper, värdearter, rödlistade arter och fridlysta arter inom området påverkas marginellt. Gällande naturvärden finns det en risk att vattnet från planområdet inte kan renas tillräckligt när det gäller vissa ämnen (näringsämnen och metaller) som i sådant fall riskerar att ge en påverkan på Sätträbäcken och Brobäcken (ESKO områden, enligt 3 kap 3 § MB) och Natura 2000-området Broviken. Emellertid bedöms det vara möjligt att identifiera dagvattenåtgärder under kommande planarbete för att hindra denna risk.

Gällande de sociala värdena inom planområdet kommer grusplanen fortfarande att vara användbar för allmänheten utanför skoltid och kan fortfarande vara en mötesplats eller en plats för rekreation och lek.

Eftersom planområdet även saknar särskilda materiella värden bedöms detaljplanen inte ge upphov till någon negativ påverkan.

Det finns en risk för trafikolyckor vid ökad rörelse runt området. Dock bedöms denna inte vara så pass påtaglig att det blir en betydande miljöpåverkan.

Den sammantagna bedömningen i undersökningen om betydande miljöpåverkan visar på att planens inverkan på omgivningen endast påverkar området marginellt.

Plankartan skyddar allér och har anpassats för att hantera skyfall.

## 8.4 Klimat och energi

Länsstyrelsen har i samrådsskedet framhållit behovet av att redovisa planförslagets påverkan ur ett livscykelperspektiv, i syfte att säkerställa god hushållning med resurser.

I enlighet med hushållningsbestämmelserna i plan- och bygglagen har därför en klimatberäkning i tidigt skede av den planerade skolbyggnaden tagits fram. Analysen omfattar byggnadens klimatpåverkan och resursanvändning i byggskedet, samt en översiktlig analys av rivningen av byggnaden på Härnevi 1:31. Preliminära ställningstaganden har varit utgångspunkten för att skapa en analys för en resurseffektiv och klimatmässigt hållbar bebyggelse.

### 8.4.1 Nuläge

Detaljplanen innebär att en byggnad med visst kulturhistoriskt värde rivs för att möjliggöra en mer större, centralt placerad och modernt planerad skolbyggnad med goda kommunikationer. Detta ställs mot intresset av att bevara delar av den kulturhistoriska miljön. Ett värdeutlåtande har gjorts för att analysera fastighetsvärdet för byggnaden på Härnevi 1:31 vilken visar att byggnadens status är i sådant skick att en ombyggnad eller anpassning till skoländamål medför betydande tekniska och ekonomiska utmaningar. I nuläget står byggnaden utan hyresgäster.

En omfattande renovering samt ombyggnad skulle krävas för att uppfylla dagens krav på arbetsmiljö, tillgänglighet och energieffektivitet. En renovering skulle inte lösa den långsiktiga kapacitetsfrågan med omlokalisering och centralisering av skolverksamheten i kommunen, utan främst möjliggöra fortsatt uthyrning för mindre verksamheter.

### 8.4.2 Planförslag

Detaljplanens syfte är att undersöka om den centralt placerade marken kan utnyttjas mer effektivt genom en större skolbyggnad. Skolbyggnaden tillgodoser behovet av nya utbildningslokaler, centralt belägen nära kollektivtrafik och inom redan ianspråktagen mark vilket möjliggör god hushållning av resurser. Det innebär att byggnaden på Härnevi 1:31 rivs då den i sin nuvarande form inte har förutsättningarna för ombyggnad i den skalan som efterfrågas.

Befintlig bebyggelse innehar ett investerat resursvärde i form av material och energi. Men genom att i tidigt skede medvetet välja stomme, material och

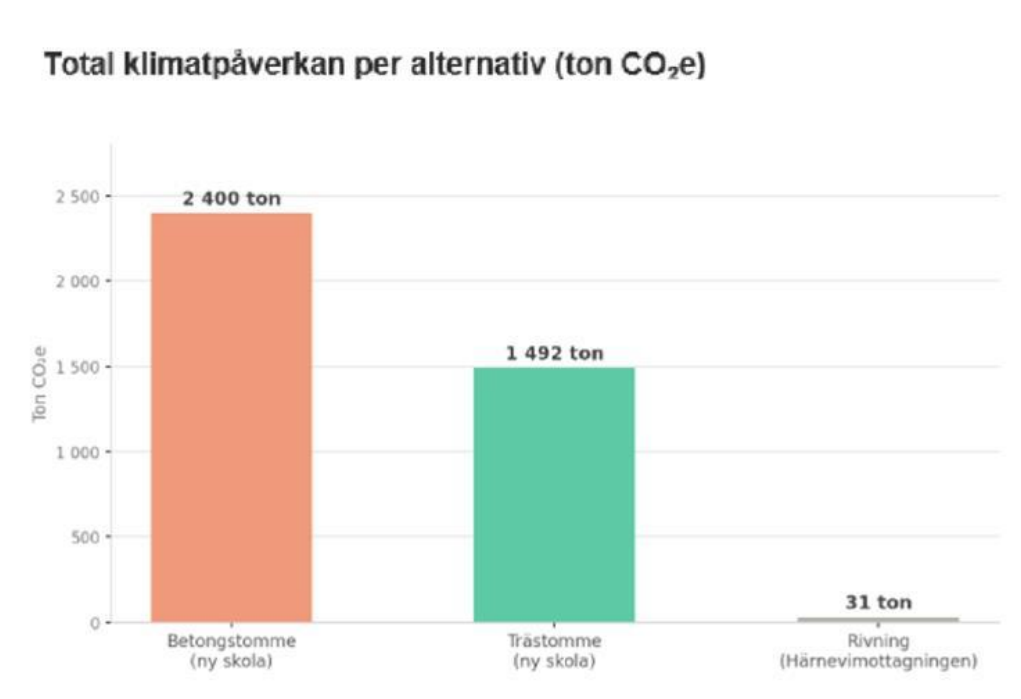
planlösning utifrån ett hållbart och klimatsmart tankesätt kan den stora klimatpåverkan för planen minskas. För att kunna ta medvetna val har klimatanalysen genomförts för att ge en tidig bedömning av projektets klimatpåverkan och möjliggöra informerade beslut kring klimatsmarta val i nybyggnationen, samt en förenklad jämförelse med klimatpåverkan av rivningen. Analysen utgör ett strategiskt underlag för att förstå hur olika materialval påverkar klimatet och jämför två alternativ på nybyggnad - en traditionell betongbyggnad och en träbyggnad med samma bruttoarea och förutsättningar i övrigt. Analysen tar inte upp planens ekonomiska aspekter utan fokuserar på byggnadernas klimatpåverkan.

### 8.4.3 Konsekvenser

I detta tidiga skede saknas detaljerad projekteringsinformation om båda byggnadernas konstruktion, material och tekniska system. Beräkningen baseras därför på uppskattade mängder från planens samrådsförslag, schablondata och generiska klimatdata under byggskedet.

Sammanfattningsvis visar klimatberäkningen att valet av stomme är den enskilt mest avgörande faktorn för planens klimatavtryck. Rivningen av byggnaden på Härnevi 1:31 står för en försumbar del. I en enkel jämförelse mellan betongstomme och trästomme skulle en trästomme innebära en avsevärd minskning av klimatpåverkan jämfört med betong, motsvarande en besparing om ca 38%. Rivningen av befintlig byggnad utgör under 1% av det totala klimatavtrycket oavsett val av stomme. Sammantaget rekommenderas att kommunen i upphandling och genomförande preciserar krav eller riktlinjer kring materialval och utsläppsmål, i syfte att minimera planens samlade klimatpåverkan.

Utöver detta finns det för en entreprenör som gör medvetna val av klimatoptimerade byggdelar utrymme för förbättringar.



Figur 29 - Diagrammet visar total klimatpåverkan i ton CO<sub>2</sub>e för de tre studerade scenarierna. Den nya skolans byggskede dominerar helt – rivningen av befintlig byggnad utgör under 1% av detaljplanens samlade klimatavtryck.

## 9 Genomförandefrågor

I detta kapitel redovisas de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Här beskrivs även vilka konsekvenser som detaljplanens genomförande medför för de berörda fastighetsägarna och andra som berörs av planen.

### 9.1 Organisatoriska frågor

I följande avsnitt beskrivs ur genomförandet av detaljplanen är organiserat. Exempelvis beskrivs frågor kring ansvar för genomförandet, avtal och tidsramar.

#### 9.1.1 Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för samtliga allmänna anläggningar inklusive vatten-, avlopp- och dagvattenanläggningar på blivande allmän platsmark inom planområdet. Kommunen ansvarar för utbyggnad av allmänna anläggningar inom planområdet.

### 9.1.2 Tidplan/Etappindelning

Nedan följer en ungefärlig tidplan för genomförandet, denna tidplan är beroende av att detaljplanen inte försenas. En mer detaljerad tidplan för genomförandet kommer att presenteras vid granskningen.

Skede	Tidpunkt
Antagande	Kvartal 3, 2026
Laga kraft	Kvartal 4, 2026
Projektering, allmänna anläggningar	Kvartal 1-3, 2027
Utbyggnad, allmänna anläggningar	Kvartal 4, 2027 – Kvartal 2, 2028

## 9.2 Avtal

### 9.2.1 Planavtal

Inget planavtal kommer att ingås, Kommunen bekostar planarbetet då det är till för att möjliggöra för sin egen verksamhet.

## 9.3 Tekniska frågor

I följande avsnitt beskrivs de delar av genomförandet av detaljplanen som avser anläggningar och infrastruktur av teknisk karaktär, inklusive projektering av allmän plats.

### 9.3.1 Tekniska åtgärder

Planerad yta för idrott och rastverksamhet föreslås utformas på ett sådant sätt att den klarar av att översvämmas vid skyfall. Detta är nödvändigt för att planområdet inte ska försämma situationen nedströms. Skyfallsutredningen ger förslag på utformning för att säkerställa planens genomförbarhet.

### 9.3.2 Utbyggnad av allmän plats

Kommunen ansvarar för projektering och genomförande av åtgärder som behöver genomföras inom det som i detaljplanen är planlagt som allmän platsmark. I kommande genomförande ska hänsyn tas till de utpekade alléområdena i detaljplanen och en bedömning görs om alléträden eller dess rötter kan påverkas.

### 9.3.3 Utbyggnad av vatten och avlopp

Kommunen ansvarar för utbyggnad av vatten- och avloppsanläggningar inom det som utgör allmän plats i planområdet. För att möjliggöra genomförandet av detaljplanen kommer delar av det befintliga dag-, spill- och vattenledningsnätet att behöva rivas och ersättas med nya ledningar. Kommunen bekostar dessa åtgärder och de nya ledningar kommer att anläggas inom allmän plats, det som i planen är avsatt för GATA. Ledningar för vatten och avlopp ska flyttas för att möjliggöra byggrätten.

### 9.3.4 Markföroreningar

Markföroreningar över gränserna för KM har påträffats inom planområdet. Enligt framtagna miljöteknisk markundersökning (Lynx, 2026) behöver sanering ske innan marken lämpar sig för sitt ändamål. Innan arbetena med avhjälpan av markföroreningarna ska en "§ 28-anmälan" ske till kommunens tillsynsmyndighet. En anmälan ska ske minst 6 veckor innan de planerade arbetena på platsen.

## 9.4 Ekonomiska frågor

I följande avsnitt beskrivs frågor av ekonomisk karaktär som har inverkan på genomförandet av detaljplanen och dess fortsatta förvaltning. Vidare beskrivs ekonomiskt ansvar för olika delar av genomförandet.

### 9.4.1 Planekonomisk bedömning

Kommunen ansvarar och bekostar projektering och utbyggnad av nödvändiga allmänna anläggningar inom planområdet.

Kommunen ansvarar också och bekostar anläggandet av den nya skolan och bollplanen inom kvarteretsmarken då den planeras drivas i kommunal regi.

Sammantaget bedöms planläggningen innebära en kostnad för kommunen.

### 9.4.2 Planavgift

Kommunen bekostar planarbetet. Om kommunen säljer marken kan planavgift tas ut i samband med försäljningen.

### 9.4.3 Ersättningsanspråk

Inga ersättningsanspråk enligt plan- och bygglagens 14:e kapitel förväntas uppstå till följd av planläggningen.

### 9.4.4 Inlösen

Kommunen får inga kostnader för inlösen av mark eftersom kommunen äger samtliga fastigheter som berörs av ny allmän platsmark.

#### 9.4.5 Gemensamhetsanläggningar

Inom planområdet bedöms det inte bli nödvändigt med några gemensamhetsanläggningar.

#### 9.4.6 Drift av allmän plats

Kommunen ansvarar för drift och underhåll av allmänna anläggningar som ligger inom det som utgör allmän plats i detaljplanen. Merparten av allmän platsmarken inom planområdet är befintlig men ett visst tillskott kommer att ske i samband med föreslagen gång- och cykelvägkoppling i öst-västlig riktning norr om den planerade skolan. Den utökade driftkostnaden för allmänna platser bedöms trots detta som marginell och kommer att bedömas närmare efter att detaljplanen har varit på samråd.

#### 9.4.7 Drift av vatten och avlopp

Kommunen ansvarar för drift och underhåll av allmänna ledningar för dag-, spill- och dricksvatten inom planområdet. Övriga ledningar förvaltas av respektive ledningsägare.

#### 9.4.8 Gatukostnader

Då det är Kommunen själva som är exploatör kommer Kommunen stå för samtliga gatukostnader som uppstår till följd av planläggningen.

### 9.5 Mark- och utrymmesförvärv

#### 9.5.1 Skyldighet inlösen - huvudman

Ingen inlösenkyldighet enligt PBL förväntas uppkomma till följd av planläggningen då kommunen redan äger alla mark som planläggs som allmän platsmark.

#### 9.5.2 Rätt till inlösen - huvudman

Kommunen föreslås vara huvudman för samtliga allmänna anläggningar inom planområdet. Då kommunen redan idag är markägare för samtliga markområden som föreslås planläggas som allmän plats kommer det inte bli nödvändigt att nyttja PBLs regler som ger kommunen rätt att lösa in marken.

#### 9.5.3 Rätt till inlösen av rättighet - kommun

Det bedöms inte bli aktuellt med inlösen av rättigheter i samband med genomförandet av detaljplanen.

## 9.6 Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Här beskrivs de fastighetsrättsliga åtgärderna som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Även konsekvenserna av planens genomförande avseende kommande fastighetsbildning beskrivs i följande text.

### 9.6.1 Fastighetsinnehav

Det bedöms inte bli aktuellt med inlösen av rättigheter i samband med genomförandet av detaljplanen.

### 9.6.2 Förändrad fastighetsindelning

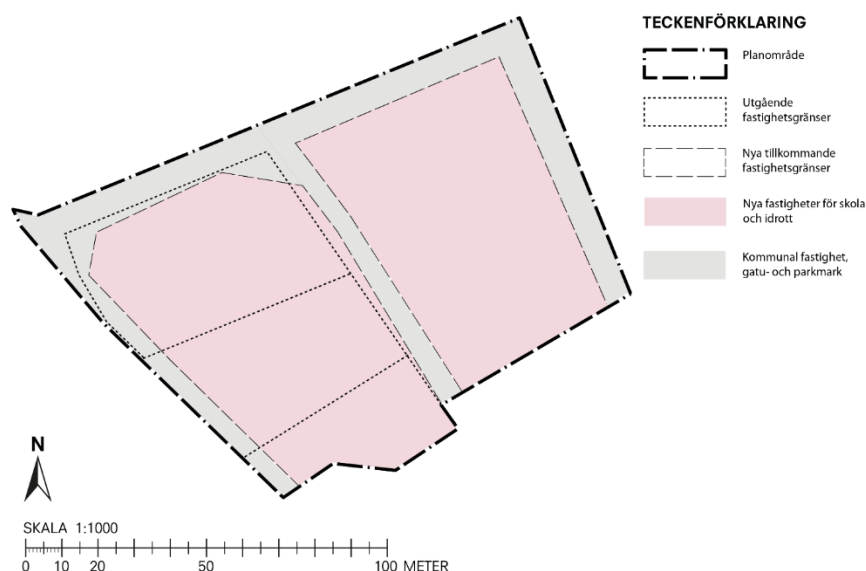
I figur 30 nedan visas hur fastighetsindelningen avses förändras utifrån den nya plankartan. Delar av Härnevi 1:30, 1:29, 1:69 och 1:71 ska överföras till Härnevi 1:31 enligt det rödmarkerade området. Ytan för rast och idrottsverksamhet, som i dagsläget tillhör Härnevi 1:71, ska också överföras till Härnevi 1:31 enligt det orangea området. Detta innebär att fastigheten Härnevi 1:31 planeras att bestå av två skiften, där det ena är avsett för skola och det andra för både idrott och skola.

Resterande delar av fastigheterna Härnevi 1:29 och 1:69 som ligger utanför aktuellt planområde kommer att planläggas i pågående detaljplanearbete för Bro stationsområde som planeras gå ut på samråd under hösten 2026. Fastighetsregleringen är därmed en del av den långsiktiga utvecklingen och fastighetsindelningen i området.

Hur berörda fastigheter kommer att användas inom denna detaljplan redovisas i avsnittet 9.6.5 Fastighetsrättsliga konsekvenser.

Kommunen äger samtliga fastigheter, vilket innebär att regleringen kan genomföras utan att någon extern fastighetsägare berörs.

Kommunen ansvarar för att ansöka om lantmäteriförrättning och står för de kostnader som uppstår i samband med detta.



Figur 30 - Karta över förändrad fastighetsindelning.

### 9.6.3 Rättigheter

Inga befintliga servitut, ledningsrätter eller andra fastighetsrättsliga avtal påverkas av planläggningen.

En ny servitutsrättighet för infart föreslås kunna bildas inom området markerat  $z_1$  – *Markreservat för allmännyttig körtrafik till angränsande fastighet.*

### 9.6.4 Markavvattningsföretag

Planområdet bedöms inte påverka något aktivt markavvattningsföretag.

### 9.6.5 Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastigheter inom planområdet	Fastighetsreglering	Planens konsekvenser
Härnevi 1:71 (1:71)	<p>1:71 erhåller cirka 70 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen GATA från fastigheten 1:29.</p> <p>1:71 erhåller cirka 195 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen GATA från fastigheten 1:30</p> <p>1:71 erhåller cirka 140 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen GATA från fastigheten 1:31</p> <p>1:71 erhåller cirka 365 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen GC-väg från fastigheten 1:31</p> <p>1:71 avstår cirka 150 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen SKOLA till 1:31.</p> <p>1:71 avstår cirka 4140 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen SKOLA/IDROTTSPLATS. Genom fastighetsreglering till 1:31.</p>	<p>Planläggningen innebär enbart marginella konsekvenser för 1:71. Totalt sett minskar fastigheten genom planläggningen med cirka 4290 m<sup>2</sup> genom överlåtelse av markanvändningen SKOLA samt SKOLA/IDROTTSPLATS till 1:31.</p> <p>Däremot kommer andelen allmän platsmark att öka med cirka 770 m<sup>2</sup>.</p>
Härnevi 1:29 (1:29)	<p>1:29 avstår cirka 725 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen SKOLA. Genom fastighetsreglering till 1:31.</p> <p>1:29 avstår cirka 70 m<sup>2</sup> till förmån för GATA genom fastighetsreglering till 1:71.</p> <p>Resterande del av fastigheten, cirka 115 kvm överförs till intilliggande fastighet 1:69.</p>	<p>Planläggningen innebär att fastigheten avregistreras då den del av fastigheten som ligger utanför planområdet regleras till den kommunala fastigheten 1:69.</p>
Härnevi 1:30 (1:30)	<p>1:30 avstår cirka 1650 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen SKOLA. Genom fastighetsreglering till 1:31.</p> <p>1:30 avstår cirka 195 m<sup>2</sup> till förmån för GATA genom fastighetsreglering till 1:71.</p>	<p>Planläggningen innebär att fastigheten avregistreras.</p>
Härnevi 1:31 (1:31)	<p>1:31 erhåller cirka 1650 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen SKOLA. Genom fastighetsreglering från 1:30.</p> <p>1:31 erhåller cirka 725 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen SKOLA. Genom fastighetsreglering från 1:29</p> <p>1:31 erhåller cirka 150 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen SKOLA. Genom fastighetsreglering från 1:71</p> <p>1:31 erhåller cirka 200 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen SKOLA. Genom fastighetsreglering från 1:69.</p> <p>1:31 erhåller cirka 4140 m<sup>2</sup> till förmån för markanvändningen SKOLA/IDROTTSPLATS. Genom fastighetsreglering från 1:71.</p> <p>1:31 avstår cirka 365 m<sup>2</sup> till förmån för GATA genom fastighetsreglering till 1:71.</p>	<p>Detaljplanen innebär en ändrad markanvändning från dagens A till SKOLA med utökad byggrätt.</p> <p>Totalt erhåller fastigheten 6865 m<sup>2</sup> från intilliggande fastigheter och avstår cirka 365 m<sup>2</sup>.</p>
Härnevi 1:69 (1:69)	<p>1:69 avstår cirka 200 m<sup>2</sup> till förmån för SKOLA genom fastighetsreglering till 1:31.</p> <p>1:69 erhåller cirka 115 m<sup>2</sup> genom fastighetsreglering från 1:29.</p>	<p>Planläggningen innebär marginella konsekvenser för fastigheten, totalt minskar den med cirka 85 m<sup>2</sup>.</p> <p>Fastigheten ingår i den pågående detaljplanen Bro stationsområde</p>

Rättigheter	Fastighetsreglering	Planens konsekvenser
Servitut	Ett servitut för infart för allmännyttig körtrafik möjliggörs på del av Härnevi 1:29 och 1:69 som genom planläggning ska överföras till 1:31.	Allmännyttig körtrafik ges tillträde till det som i planen är avsett för kvartersmark.

## 9.7 Prövning enligt annan lagstiftning

Dispens från biotopskyddet kan behöva sökas om åtgärder ska göras på de alléträd som finns inom planområdet. I nuläget har kommunen inte sett någon anledning till en sådan ansökan, då intentionen är att alla alléträden ska bevaras och inga arbeten i direkt anslutning till träden planeras. Allévägen som träden delvis står utmed är en befintlig väg och planeras inte ändras i och med planförslaget.

## 10 Motiv till detaljplanens regleringar

Detaljplanen innehåller regleringar för att uppnå detaljplanens syfte. Enligt Boverkets förordning om planbeskrivning (2020:8) ska kommunen motivera varje enskild reglering och lagra motivet digitalt. Nedan följer en lista på de bestämmelser som används i detaljplanen och motiven till dessa.

### 10.1 Användning av allmän plats

**GATA**

*Gata, 4 kap. 5 § PBL*

Användningen Gata ska tillämpas för områden avsedda främst för trafik inom en ort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. I användningen ingår även komplement som behövs för gatans funktion. Gata ligger i plankartan längs Härnevi skolväg, för att möjliggöra breddning av befintlig gata, samt cykel och gångväg samt längs befintliga Allévägen.

**GCVÄG**

*Gång- och cykelväg 4 kap. 5 § PBL*

Användningen är placerad på en befintlig gång och cykelväg igenom planområdet, som anknyter till Härneviskolan och centrala Bro. Det är viktigt att tydliga och säkra gång och cykelstråk finns till och från skolområdet.

**PARK**

*Park, 4 kap. 5 § PBL*

Tillåten användning inrymmer en befintlig allé längs öster plangräns, och regleras som park för att förstärka dess biotopskydd och förenkla drift.

## 10.2 Användning av kvartersmark

R<sub>1</sub>

Idrottsplats 4 kap. 5 § PBL

Användningen idrottsplats tillämpas för områden med verksamheter som riktar sig till besökare. Även komplement till verksamheten ingår i användningen.

Användningen finns på befintlig grusplan, och möjliggör idrottsplats utomhus till den nya skolan.

S

Skola 4 kap. 5 § PBL

Användningen skola tillämpas för områden för förskola, fritidshem, skola eller annan jämförlig verksamhet. Även komplement till verksamheten skola ingår i användningen.

Syftet med planen är att tillskapa en högstadieskola i närheten av Bro centrum och befintliga Härneviskolan.

## 10.3 Egenskapsbestämmelser för allmän plats

### 10.3.1.1 Utformning av allmän plats

**Allé<sub>1</sub>** Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Nedtagna träd ska ersättas med nya. 4 kap. 5 § p2 PBL

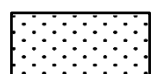
Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att biotopskyddade alléträd på allmän plats bevaras och därmed förstärka platsens biologiska mångfald och naturvärden.

## 10.4 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

### 10.4.1.1 Begränsning av markens utnyttjande

**Ö<sub>1</sub>** Marken får endast förses med komplementbyggnad och andra anläggningar än byggnad.

Egenskapsbestämmelsen syftar till att styra uppförandet av enklare byggnadsverk för att reglera och säkerställa en ändamålsenlig användning av skolgården, samtidigt som området ska hantera skyfall.



Marken får inte förses med byggnad 4 kap. 6 § p1 PBL

Egenskapsbestämmelsen syftar till att styra placeringen av bebyggelse och reglera byggrättens utbredning för att främja en god helhetsverkan.

#### 10.4.1.2 Höjd på byggnadsverk

**h<sub>1</sub> 0,0** *Högsta nockhöjd är i angivet värde i meter, 4 kap. 11 § p1 PBL*

Egenskapsbestämmelsen syftar till att reglera byggnadernas högsta höjd för att skapa en god helhetsverkan.

#### 10.4.1.3 Markens anordnande och vegetation

**n<sub>1</sub>** *Lastning och lossning ska ske inom angiven yta och får inte samlokaliseras med hämta och lämna 4 kap. 13 § PBL*

Egenskapsbestämmelsen syftar till att säkerställa trafiksäkerhet och utrymme för lastning till skolan, utan risk för barn som blir lämnade och hämtade vid skolan.

**n<sub>2</sub>** *Dagvatten ska fördröjas och renas inom området genom växtbäddar om minst 250 kvadratmeter. 4 kap. 10 och 12 § PBL*

Egenskapsbestämmelsen syftar till att säkerställa dagvattenhantering.

**n<sub>3</sub>** *Marken ska höjdsättas för att hantera dagvatten och skyfall, så att inga skador sker på byggnader. 4 kap. 10 och 12 § PBL*

Egenskapsbestämmelsen syftar till att säkerställa lösningar för dagvatten och skyfall.

#### 10.4.1.4 Markreservat för allmännyttiga ändamål

**z<sub>1</sub>** *Markreservat för allmännyttig körtrafik till angränsande fastighet.*

Egenskapsbestämmelsen syftar till att säkra infart till intilliggande fastighet.

#### 10.4.1.5 Skydd mot störningar

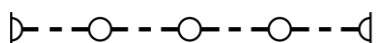
**m<sub>1</sub>** *Byggnad ska placeras med långsidan mot Härnevi skolväg för att skapa en mer bullerfri skolgård. 4 kap 12 § PBL*

Bestämmelsen syftar till att minska olägenheter från trafikbuller för skolan och skapa en mer bullerfri skolgård genom att reglera placeringen av byggnaden som en bullerskärm.

**m<sub>2</sub>** *Ytan ska utformas för att kunna rymma minst 1050 kubikmeter vatten vid skyfall, ytan får översvämmas. 4 kap. 12 § PBL*

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att ytan kan översvämmas och fungera som buffertzoner vid skyfall.

#### 10.4.1.6 Stängsel, utfart och annan utgång



### Utfartsförbud 4 kap. 9 §. PBL

Bestämmelsen reglerar placering av in- och utfarter, för att skapa säkrare trafiksituationer och sammanhållen bebyggelse.

#### 10.4.1.7 Utformning

- f<sub>1</sub> *Byggnadens översta del ska utformas indragen från fasadliv, så att en tidlig avtrappning av volymen skapas. Takmaterial ska utgöras av tegel och/eller plåt. 4 kap. 16§ p1 PBL*

Egenskapsbestämmelsen reglerar vilken typ av takutformning och takmaterial skolbyggnaden ska ha, för att skapa ett enhetligt uttryck i både skolområdet och ett samspel med Härneviområdet som helhet.

- f<sub>2</sub> *Fasader på huvudbyggnad ska samspela med befintlig bebyggelse genom materialval som tegel och/eller puts. 4 kap. 16§ p1 PBL*

Egenskapsbestämmelsen reglerar vilken typ av fasadmaterial skolbyggnaden ska ha, för att skapa ett enhetligt uttryck i både skolområdet och ett samspel med Härneviområdet som helhet.

- f<sub>3</sub> *Fasader ska utformas med indra och/eller utskjutande byggnadsdelar som skapar tydligt avläsbara vilymer och variation i fasadlivet. 4 kap. 16§ p1 PBL*

Egenskapsbestämmelsen reglerar utformningen skolbyggnaden, för att skapa ett enhetligt uttryck i både skolområdet och ett samspel med Härneviområdet som helhet.

- f<sub>4</sub> *Entréplanet ska utformas med avvikande material och/eller fasadbearbetning som skapar en tydligt avläsbar sockelväning. 4 kap. 16§ p1 PBL*

Egenskapsbestämmelsen reglerar utformningen skolbyggnaden, för att skapa ett enhetligt uttryck i både skolområdet och ett samspel med Härneviområdet som helhet.

#### 10.4.1.8 Utnyttjandegrad

- e<sub>1</sub> *Största byggnadsarea är angivet värde i m<sup>2</sup> 4 kap. 11§ p1 PBL*

Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsens storlek för att skapa en funktionell skola och helhetsverkan i området genom en genomtänkt skala.

- e<sub>2</sub> *Största byggnadsarea är angivet värde i m<sup>2</sup> per komplementbyggand 4 kap. 11§ p1 PBL*

Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsens storlek för att skapa en funktionell skola och helhetsverkan i området genom en genomtänkt skala.

e<sub>3</sub> *Största byggnadsarea är angivet värde i m<sup>2</sup> inom användningsområdet 4 kap. 11§ p1 PBL*

Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsens storlek för att skapa en funktionell skola och helhetsverkan i området genom en genomtänkt skala.

#### 10.4.1.9 Villkor för startbesked

a<sub>1</sub> *Startbesked får inte ges för skola förrän markförorening sanerats., 4 kap § 14 p 4 PBL*

Bestämmelsen syftar till att säkra människors hälsa och säkerhet, genom att markförorening har avhjälpats eller en skydds- eller säkerhetsåtgärd har vidtagits på tomten.

#### 10.4.1.10 Utförande

*Grundläggning ska ske radonsäkert.*

Bestämmelsen används för att säkra människors hälsa och säkerhet och gäller inom all kvartersmark.

#### 10.4.1.11 Genomförandetid

*Genomförandetiden är 5 år (60 månader) över hela planområdet och börjar gälla från och med laga kraft. 4 kap 21 § PBL.*

Bestämmelsen reglerar genomförandetiden.

# 11 Medverkande i detaljplanen

## 11.1 Medverkande tjänstepersoner

Till grund för detaljplanen ligger flera studier av Afry, Calluna, Norconsult, Tyréns och WSP. Planhandlingarna har tagits fram av kommunens projektledare tillsammans med konsulter från Carlstedt Arkitekter AB och Svefa AB. Ett flertal medarbetare med specialistkompetenser på kommunens tekniska avdelning samt miljö- och stadsbyggnadsavdelning har också bidragit till arbetet.

Upprättad 12 maj 2026

Plan- och exploateringsenheten

Jessica Simon

Plan- och exploateringschef

Karin Tibbelin

Planarkitekt

Phillip Tran & Daniel Tafvelin

Projektledare exploatering

Samhällsbyggnadskontoret

**Besöksadress** Furuhällsplan 1, 196 40 Kungsängen

**Postadress** Upplands-Bro Kommun, 196 81, Kungsängen

**Telefon** 08-581 690 00 **E-post** [kommun@upplands-bro.se](mailto:kommun@upplands-bro.se)

**Webbplats** [upplands-bro.se](http://upplands-bro.se)



**UPPLANDS-BRO  
KOMMUN**