

Tillväxtkontoret

Detaljplan för

Kungsängens-Tibble 1:331 m.fl.

nr 1301

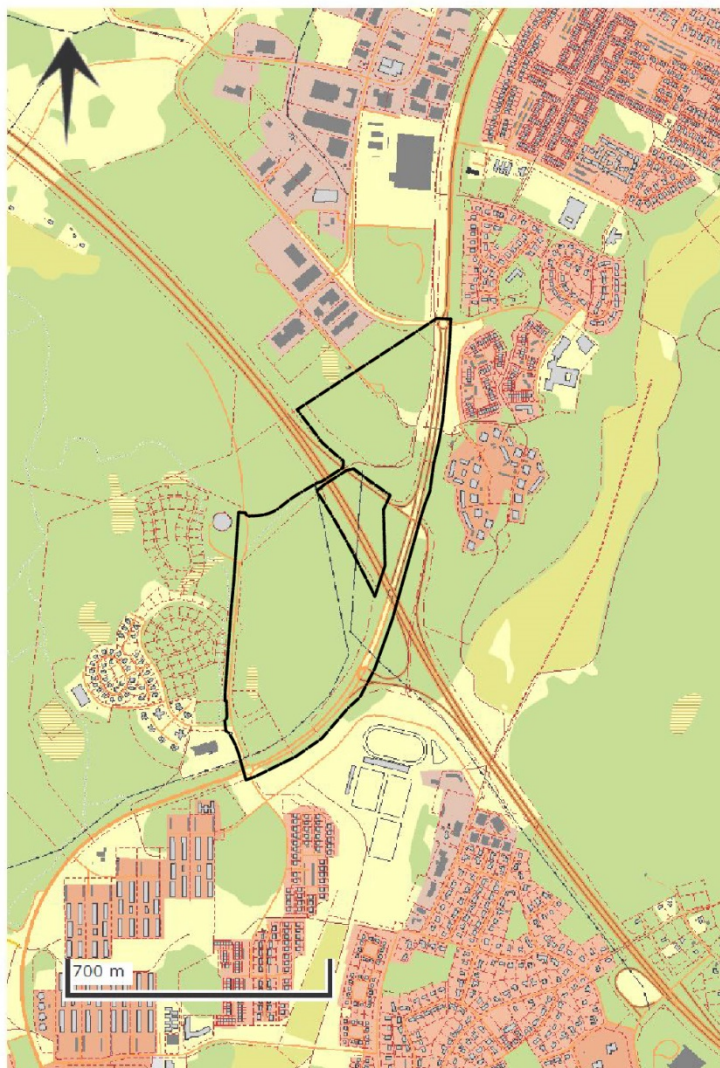
(Norrboda-Brunna handels- och verksamhetsområde)

Kungsängen

Upplands-Bro kommun

Normalt planförfarande

Planbeskrivning



Översiktskarta med ungefärligt planområde markerat.

Innehållsförteckning:

Handlingar	4
<i>Planhandlingar.....</i>	4
<i>Övriga handlingar.....</i>	4
Syfte och huvuddrag	4
Bakgrund.....	4
Planprocessen	4
<i>Handläggning.....</i>	4
<i>Preliminär tidplan</i>	5
<i>Planuppdrag.....</i>	5
Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken	5
Behovsbedömning.....	5
Plandata.....	6
<i>Läge och areal.....</i>	6
<i>Markägoförhållanden.....</i>	7
Gällande planer och tidigare ställningstaganden	8
<i>Riksintressen.....</i>	8
<i>Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen</i>	8
<i>Översiktsplan.....</i>	8
<i>Detaljplaner och förordnanden.....</i>	8
Gällande detaljplaner i planområdet.....	8
Gällande detaljplaner utanför planområdet	8
Pågående planarbete utanför planområdet.....	9
Förutsättningar.....	9
<i>Natur.....</i>	9
Mark och vegetation.....	9
Landskaps- och stadsbild.....	10
Rekreation och friluftsliv.....	11
Fornlämningar	11
Förorenad mark	11
<i>Bebyggelse.....</i>	12
Övergripande disposition	12
Bostäder.....	12
Verksamheter.....	12
Lekplats	12
Drivmedelsstation.....	12
Handel	12
Offentlig och kommersiell service	13
<i>Trafik och kommunikationer</i>	13
Biltrafik	13
Parkering	13
Gång-, cykel- och mopedtrafik.....	13
Kollektivtrafik	13
Tillgänglighet	13

<i>Teknisk försörjning</i>	14
Dagvatten	14
Vatten och avlopp.....	14
Värme	14
El, tele, bredband.....	14
Avfall.....	14
<i>Störningar och risker</i>	15
Buller och vibrationer.....	15
Risk.....	15
Planförslag	15
<i>Natur</i>	15
Mark och vegetation.....	15
Landskaps- och stadsbild.....	17
Rekreation och friluftsliv.....	17
Fornlämningar	17
Förorenad mark	17
<i>Bebyggelse</i>	18
Övergripande disposition	18
Bostäder.....	20
Verksamheter.....	21
Lekplats	21
Drivmedelsstation.....	21
Handel	22
Offentlig och kommersiell service	22
Skyltning	22
Gestaltning	22
Material/byggteknik	23
Tillgänglighet inomhus.....	23
<i>Trafik och kommunikationer</i>	24
Biltrafik	24
Parkering	27
Gång-, cykel- och mopedtrafik.....	28
Kollektivtrafik	28
Tillgänglighet utomhus.....	29
<i>Teknisk försörjning</i>	29
Dagvatten	29
Vatten och avlopp.....	30
Värme	30
El, tele, bredband.....	30
Avfall.....	30
<i>Störningar och risker</i>	30
Buller och vibrationer.....	30
Konsekvenser av planens genomförande	33
Administrativa frågor	34
<i>Genomförandetid</i>	34
<i>Övriga administrativa frågor</i>	34
Medverkande i projektet	34

Handlingar

Planhandlingar

Plankarta del 1 och 2 med bestämmelser i skala 1:1000, daterad januari 2015

Denna planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Fastighetsförteckning

Till planen har ett gestaltungsprogram tagits fram samt en illustrationsplan i två delar.

Övriga handlingar

Arkeologisk utredning i Kungsängens-Tibble, Brunna, Upplands-Bro kommun

Dagvattenutredning, Tyréns AB, 2014-02-01

Handelsutredning för Upplands-Bro kommun, Nordplan AB, 2008-01-10. Reviderad 2014-02-12 av Tyréns AB.

Hydraulisk analys, damm i Brunna verksamhetsområde, Tyréns AB, 2014-01-30

Miljökonsekvensbeskrivning, Tyréns AB, 2015-01-07

Miljöteknisk markundersökning, Tyréns AB, 2012-12-17

PM Provtagning av mark kring oljetank inom fastigheten Kungsängens-Tibble 1:331, Tyréns AB, 2014-02-07

PM Trafik, Tyréns AB, 2014-02-06

Riskhänsyn i detaljplan handelsplats Brunna, Tyréns AB, 2013-05-06

Trafikbullenutredning, Tyréns AB, 2013-05-03

Trafikutredning Granhammarsvägen (Bilaga till PM Trafik), 2014-02-05

Syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för en fortsatt utbyggnad av Brunna verksamhetsområde och att möjliggöra en ny handelsplats och nya bostäder väster om E18. Vidare är syftet att genom en ny vägförbindelse under E18 koppla samman Brunna verksamhetsområde med bostadsområdet i Norrboda och den planerade handelsplatsen. Detaljplanen anger att Mätarvägen förlängs till Granhammarsvägen, vilket syftar till att skapa bra förbindelse för tunga transporter både inom planområdet och för angränsande nya verksamhetsområden norr om E18. Planen syftar också till att knyta samman gång- och cykelvägnätet norr och söder om E18 samt att säkerställa en ändamålsenlig dagvattenhantering inom planområdet.

Bakgrund

En handelsutredning för Upplands-Bro kommun samt utvecklingsprogrammet för Brunna verksamhetsområde har legat till grund för planeringen av verksamhetsområdet och handelsplatsen.

Planprocessen

Handläggning

Detaljplanarbetet inleddes 2010 och handläggs enligt den äldre Plan- och bygglagen (SFS 1987:10).

Handläggning av detaljplanen sker med normalt planförfarande.

Eftersom den föreslagna markanvändningen bedöms vara förenlig med gällande översiktsplan har planprogram inte upprättats.



Det aktuella planskedet är utställning, då remissinstanser, fastighetsägare och andra berörda får ta del av det reviderade förslaget och återigen komma med synpunkter. Efter utställningstiden upprättas ett utställningsutlåtande där yttranden som framförts redovisas. Planförslaget kan komma att justeras och kompletteras med mindre ändringar innan en antagandehandling upprättas.

Preliminär tidplan

Samrådsbeslut (SBU)	februari 2013
Samrådstid	maj-juni 2013
Beslut om utställning	februari 2014
Utställningstid	mars-april 2014
Antagande (KF)	juni 2014

Planuppdrag

Det finns två relevanta beslut om planuppdrag: Kommunstyrelsens beslut 2006-03-15 § 43 om revidering av Stadsplan 7. Därefter beslutade Kommunstyrelsen även om planuppdrag 2010-05-26 § 69. Anledning till att Kommunstyrelsen fattat två beslut om planuppdrag är att såväl planområdets avgränsning som själva innehållet i detaljplanen har förändrats under processens gång.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken

Detaljplanen bedöms vara förenlig med miljöbalkens tredje kapitel avseende lämplig användning av mark och vatten, samt femte kapitlet avseende miljö kvalitetsnormer. Något riksintresse enligt miljöbalkens fjärde kapitel berörs inte. Se avsnittet Konsekvenser av planens genomförande.

Behovsbedömning

Enligt Plan- och bygglagen (PBL), Miljöbalken (MB) och förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) ska planer och program som kan antas leda till en betydande miljöpåverkan. När kommunen påbörjar ett planarbete ska behovet av miljöbedömning alltid utredas genom en så kallad behovsbedömning.

Behovsbedömningen har genomförts med en genomgång av den checklista som Upplands-Bro kommun använder sig av. Vid behovsbedömningen konstaterades att en handelsplats alltid faller in som en verksamhet som kräver miljöbedömning med en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med miljöbalkens kapitel 6. Miljöaspekter som kan innebära betydande konsekvenser bedömdes vara: Buller från vägtrafik, risk och säkerhet, markföroreningar, dagvatten, lokalklimat, landskapsbild, påverkan från transporter.

Miljöaspekter som kan innebära viss påverkan: Naturmiljö, friluftsliv, hälsa, övrigt buller, trafiksäkerhet, markradon, elektromagnetiska fält, ljus, störningar i byggskedet, geologi, vatten i övrigt, lokalklimat, infrastruktur, avfall och återvinning. En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram till detaljplanen.

Behovsbedömningen har gjorts i samråd med Länsstyrelsen.

Plandata

Läge och areal

Planområdet är beläget nordväst om Kungsängens tätort vid trafikplats Brunna. Granhammarvägen går längs planområdets östra sida, Pettersbergsvägen längs den västra och Effektvägen gränsar i norr. E18 delar området i två delar. Planområdets totala areal är cirka 37 hektar.



Ortofot med planområdet markerat, skala 1:8000.

Markägoförhållanden

I planområdet ingår följande fastigheter:

Kungsängens-Tibble 1:331, ägs av HSB Norrboda handelsområde i Upplands-Bro AB

Kungsängens-Tibble 1:471, ägs av Mac Freeze AB

Kungsängens-Tibble 1:475 och 1:477, ägs av HSB Bostad AB

Kungsängens-Tibble 1:403, 1:330 och Brunna 5:1, ägs av Upplands-Bro kommun

Kungsängens Kyrkby 1:37, ägs av Trafikverket

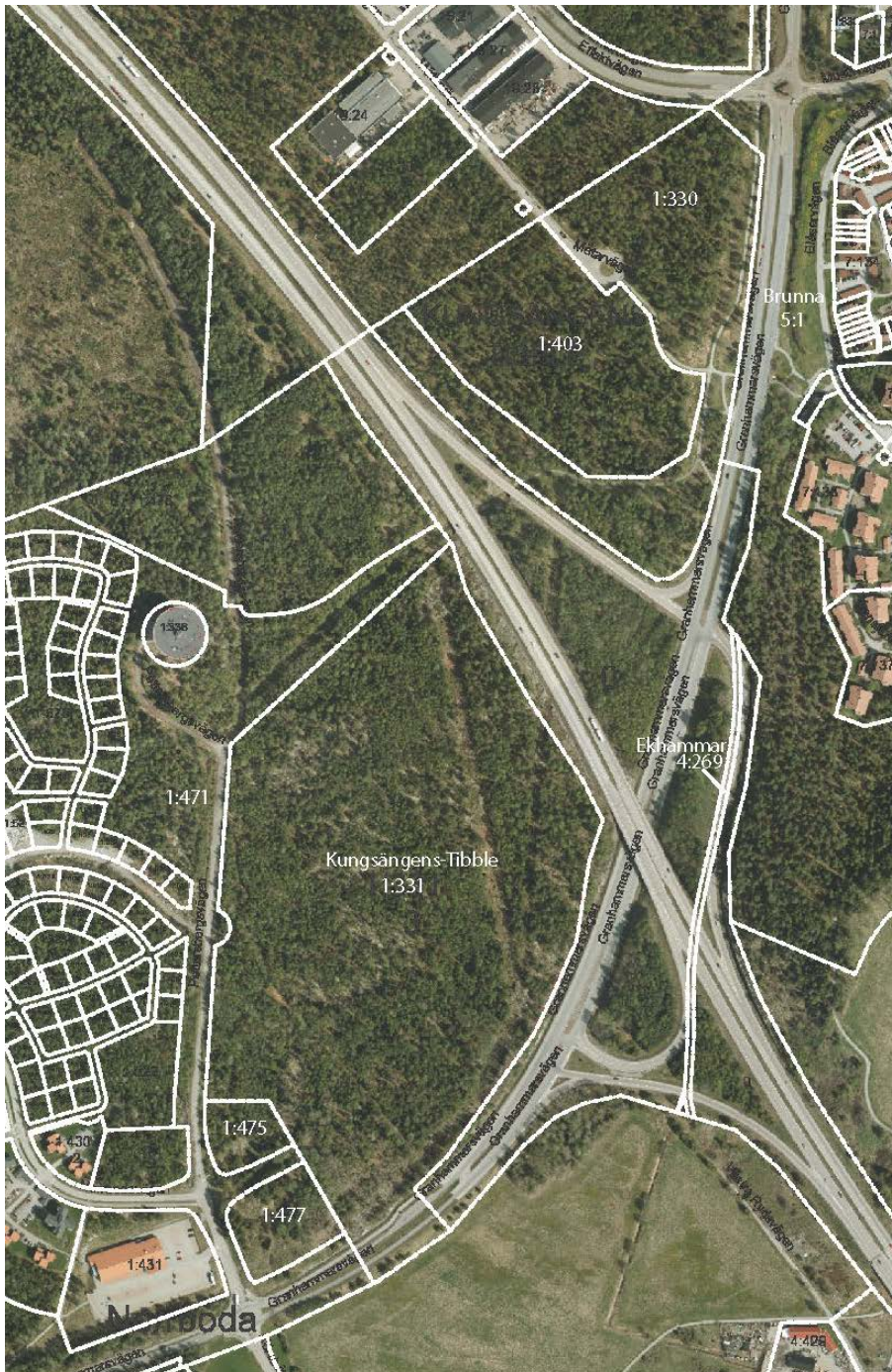


Illustration över fastigheter i och i anslutning till planområdet.

Gällande planer och tidigare ställningstaganden

Riksintressen

Väg E18 ligger i anslutning till planområdet och är en väg av riksintresse. Den ingår i planområdet i den del där en ny lokalgata passerar under vägen genom befintliga vägportar.

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010, betecknas området som övrig regional stadsbygd. Av RUFS 2010 framgår också att planområdet ligger inom östra Mälarens vattenskyddsområde.

Översiktsplan

Gällande översiktsplan för Upplands-Bro kommun, ÖP 2010, antogs i november 2011. I översiktsplanen anges planområdet som verksamhetsområde. Kommunfullmäktige antog ett utvecklingsprogram för Brunna verksamhetsområde 2007. Utvecklingsprogrammet klargör planeringsförutsättningar för utveckling av verksamhetsområdet och anger mål och riktlinjer inför planläggningen. Utvecklingsprogrammet berör inte den södra delen av planområdet. Delen norr om E18 beskrivs som utvecklingsområde för nyetableringar inom handel, kontor och ej störande verksamheter.

Detaljplaner och förordnanden

Gällande detaljplaner i planområdet

Detaljplan för Tibbleskogen, nr 8804, laga kraftvunnen 1991, gäller i områdets sydvästra del, vid korsningen Granhammarsvägen/Pettersbergsvägen på fastigheterna Kungsängens-Tibble 1:475 samt 1:477. Detaljplanen gäller också i den nordvästra delen av området. Planen anger parkering, bostäder, centrumändamål och lokalgata i den sydvästra delen, samt bussgata och natur i den nordvästra delen.

För den del av Brunna verksamhetsområde som ingår i planområdet, fastigheterna Kungsängens-Tibble 1:330 och 1:403, gäller stadsplan 7 som fastställdes 1984. Den anger park längs E18 och Granhammarsvägen och industriändamål inom kvartersmarken. Högsta tillåtna byggnadshöjd inom kvartersmarken är 9 meter.

För området sydväst om E18, fastigheten Kungsängens-Tibble 1:331, gäller områdesbestämmelser nr 9009 som vann laga kraft 1994. Området ska reserveras för framtida utbyggnad av arbetsplatser i form av småindustri, kontor och handel. Verksamheterna får inte medföra störningar i form av buller eller luftutsläpp till omgivningen. Vattentornet i nordväst anges som ett viktigt landmärke med en siktlinje från E18.

Gällande detaljplaner utanför planområdet

På norra sidan av E18, vid planområdets nordvästra gräns, gäller detaljplan för verksamhetsområdet Viby 19:1 m.fl., nr 0603, som vann laga kraft under våren 2013. Verksamheternas inriktning ska i första hand vara mot lager och logistik, men även icke störande småindustri, sällanköpshandel och kontor tillåts. Markägaren NCC har nu påbörjat utbyggnaden av området under namnet ”Brunna Logistikpark”. Lokalgatan Mätarvägen förlängs parallellt med Effektvägen mot nordväst mot angränsande fastighet Örnäs 1:9 där vägen ansluts till ett nytt planerat vägnät i ett planerat verksamhetsområde.

Väster om planområdet ligger bostadsområdet Norrboda, som planerades under 1980-talet. Området planlades ursprungligen i detaljplan nr 8804 som nämns ovan och avsågs främst bebyggas med flerbostadshus. Stora delar av detaljplanen byggdes dock aldrig ut och har ersätts av en ny detaljplan för Tibbleskogen, nr 0901, som främst innehåller småhusbebyggelse. Utbyggnaden av småhusen pågår. I området finns även en förskola.

Direkt sydöst om planområdet, nedanför Granhammarsvägens vägbank, finns Kungsängens nybyggda idrottsplats som drivs av kommunen och har ett stort antal besökare från såväl kommunen som omgivande kommuner. Detaljplanen för idrottsplatsen, nr 0611, reglerar zonen närmast planområdet som parkering samt allmän plats. Norr om planområdet ligger fastigheten Viby 19:3 på viken COOP Forum ligger idag. Där gäller plan nr 0205 och denna anger en etablering på ca 27000 kvm handel varav cirka 15000 kvm är utbyggt. Planen togs fram för att nya byggnader för handelsändamål skulle kunna komplettera den befintliga stormarknaden men någon sådan bebyggelse har inte kommit till stånd.

Pågående planarbete utanför planområdet

På norra sidan av E18, väster om detaljplanen för Viby 19:1 m.fl. som nämns ovan, ligger fastigheten Örnäs 1:9 där detaljplanering pågår för ett område med drygt 50 ha mark för verksamheter. Området kommer att trafikförsörjas från den förlängda Mätarvägen samt från Effektivvägen. Detaljplanen för Örnäs 1:9, nr 1002, har varit utsänd för granskning under sommaren 2013. Markägaren Kilenkryssset planerar att bygga ut området under namnet ”Stockholm Väst Logistikområde”.

Direkt nordväst om planområdet, nordost om vattentornet, finns ett skogsområde som i översiktsplanen pekas ut som möjligt framtida verksamhetsområde. Området kommer att trafikförsörjas från Pettersbergsvägen, som i framtiden föreslås förlängas ned mot det öppna jordbrukslandskapet kring Örnässjön. På andra sidan Pettersbergsvägen, längre söderut, finns ett område som i översiktsplanen pekas ut som eventuellt framtida bostadsområde. Ett tidigt utredningsarbete pågår för att diskutera förutsättningarna för bostäder i området.

Öster om idrottsplatsen och Brunna bostadsområde, på östra sidan av rekreations- och naturområdet Gröna dalen, finns området Rankhus som varit utpekat som framtida utbyggnadsområde sedan 1960-talet. Området är mycket stort och beräknas rymma cirka 3000 bostäder. I områdets sydligaste del, vid väg E18 och trafikplats Kungsängen, finns i översiktsplanen ett verksamhetsområde utpekat. För Rankhus finns inga antagna detaljplaner, men planprogram finns och både markägaren och kommunen har ambitioner om att kunna påbörja utbyggnaden av en första etapp under de kommande åren.

Längre söderut i Gröna dalen, söder om den nya idrottsplatsen, planeras stadsdelen Korsängen som kommer att rymma ett stort antal bostäder på den tidigare idrottsplatsens mark. Utöver detta pågår även förtätningsprojekt i centrala Kungsängen, bland annat vid Ringvägen.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Planområdet består av kuperad, skogsklädd naturmark. På höjder – framför allt på den större höjden sydost om vattentornet – finns hållmarkstallskog med tunt jordtäckte och ställvis berg i dagen. Det ger torra och näringsfattiga förhållanden, här dominerar lavar på marken. Inom planområdet finns gott om stora och små kulliga hällar. Ett riktigt stort block finns i områdets sydvästra del liksom en blockbrant övervuxen av mossa och ormbunkar.

I låglägen och skuggiga lägen finns fuktiga miljöer med större gran- och lövinslag. Enstaka mycket små områden finns där vattennivån ligger nära markytan. Generellt kan man säga att fuktiga miljöer med öppet vatten kan ha en förhöjd artrikedom (biologisk mångfald) jämfört med torrare omgivning. Ett öppet dike med vatten finns i kanten av planområdet längs vägbanken öster om vattentornet. Området har inte några stora värden för friluftsliv eller rekreation eftersom det till stora delar är påverkat av trafikbuller.

Landskaps- och stadsbild

Den del av området som planläggs för handelsplatsen är belägen på en höjdrygg orienterad i sydväst-nordostlig riktning. Området är till större delen skogsklätt med inslag av berg i dagen och mindre fuktiga partier (sänkor). Området avgränsas på tre sidor av vägar. E18 med sina på- och avfartsramper är en kraftig barriär i landskapet. Den passerar höjdryggen i sydost-nordvästlig riktning nedskuren i berget. Planområdet sluttar delvis kraftigt mot Granhammarsvägen och mot den öppna "Gröna dalen" som är ett välanvänt rekreationsområde. I den del av "Gröna dalen" som ligger närmast det nya handelsområdet ligger en idrottsplats. Granhammarsvägens norra del upplevs som överdimensionerad med breda, dubbla körbanor, medan den södra delen har byggts om med smalare körbanor, dock fortfarande med ett brett storskaligt vägutrymme. Längs Pettersbergsvägen i väster byggs nu ett bostadsområde.

Norra delen av planområdet, väster om E18, gränsar mot ett öppet smalt dalstråk med ett djupt dike och en upptrampad stig som förbinder västra sidan om E18 med en GC-väg på östra sidan via två vägportar. I nuvarande områdesbestämmelser pekas vattentornet i nordväst ut som ett viktigt landmärke med en siktlinje från E18 i sydost. I södra delen finns en hög med fyllnadsmassor som till stor del är trädbevuxen och därför inte särskilt framträdande.

Den del av planområdet som ligger på östra sidan om E18 består av naturmark med berg i dagen och barr- och lövskog, bland annat en del stora tallar. Norr om planområdet finns ett befintligt industriområde med mindre verksamheter i enkla byggnadsvolymer.



Området där handelsplatsen planeras sett från E18. Gröna dalen framför och vattentornet i bildens högerkant.



Planområdet sett från Granhammarsvägen och vägportarna under E18.



Jättekast och en blockbrant med ormbunkar.



Gångväg norr om E18 och befintlig bebyggelse vid Mätarvägen, i området finns många stora tallar.

Rekreation och friluftsliv

Området har inte några stora värden för friluftsliv eller rekreation eftersom det till stora delar är påverkat av trafikbuller.

Fornlämningar

I planområdet sydligaste del, vid Granhammarsvägen, finns enligt riksantikvarieämbetes fornlämningsregister en övrig kulturhistorisk lämning, en bebyggelselämning. Av beskrivningen framgår att det är en övertorvad husgrund nio gånger fem meter och tre decimeter hög. Beteckningen övrig kulturhistorisk lämning innebär att den enligt rådande praxis inte utgör fast fornlämning men ändå anses ha ett antikvariskt värde. Den omfattas inte av kulturminneslagen. Länsstyrelsen gör den slutgiltiga bedömningen av fornlämningens status och huruvida den bedömningen kvarstår.

Under fjärde kvartalet 2013 genomfördes en arkeologisk utredning etapp 1 (fältinventering och kart- och arkivstudier) inom planområdet. Inga okända fornlämningar konstaterades vid utredningen.

Förorenad mark

Öster om korsningen mellan Granhammarsvägen och Pettersbergsvägen finns ett upplag bestående av schaktmassor som deponerades mellan åren 1970-1973. Upplaget är ca hundra meter långt, ca sextio meter brett och upp till fem meter högt. Det är nämnt som Kungsängen-Tibble 1:331 i kommunens avfallsplan 2007-2012. Provtagning har utförts under hösten 2012, materialet i provgröparna var främst siltig lera eller sandigt grus. Resultatet av den översiktliga provtagning som gjorts visar på låga halter av metaller och PAH (polycykliska aromatiska kolväten) i förhållande till Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning.

Under 2014 har en oljetank som påträffades i området fraktats bort och markprovtagning har gjorts som visar att marken under oljetanken inte är förorenad (PM Provtagning av mark kring oljetank inom fastigheten Kungsängens-Tibble 1:331, Tyréns AB, 2014-02-07).

Bebyggelse

Övergripande disposition

Hela planområdet är idag obebyggt, men det har under lång tid funnits planer på bebyggelse i området.

Den del av planområdet som ligger norr om E18 ligger intill Brunna industriområde, som byggdes ut främst under slutet av 1970-talet. Brunna industriområde planades för såväl storskalig industri som småskaliga verksamheter och bilservice. Exploateringstrycket har tidvis varit lågt och först nu under 2010-talet är det troligt att Brunna industriområde blir fullt utbyggt enligt den ursprungliga planen. Området är utformat för den tunga trafikens behov med stora asfalterade ytor och breda gaturum, men det anlades också en ambitiös infrastruktur för gående och cyklister med breda grönstråk samt planskilda korsningar under de mest trafikerade gatorna och bra kopplingar till Brunna bostadsområde.

I planområdet söder om E18 planerades under 1960-talet en storskalig utbyggnad. Vattentornet byggdes under denna tidsperiod och i förlängningen av nuvarande Pettersbergsvägen anlades den första etappen av Drottningvägen, en huvudled som skulle förlängas långt västerut i riktning mot Bro, med stora nya utbyggnadsområden. Pettersbergsvägen var alltså tänkt att bli en gata med stor dignitet i likhet med Granhammarsvägen som byggdes under samma tidsperiod. Utbyggnaden kom dock aldrig till stånd och första etappen av Drottningvägen slutar i ett obebyggt skogsparti norr om vattentornet. På 1980-talet planerades istället bostadsområdet Norrboda, se nedan. Sydöst om planområdet har Kungsängens idrottsplats anlagts under de senaste åren.

Bostäder

Det finns inga bostäder i planområdet idag. Väster om Pettersbergsvägen ligger bostadsområdet Norrboda som planerades på 1980-talet. Området planerades i en tidstypisk postmodern stil med ett slingrande gatunät och flerbostadshus i nära kontakt med naturen. Idag sker en pågående utbyggnad av både småhus och flerbostadshus i området och det finns en förskola samt en livsmedelsbutik.

Verksamheter

Det finns inga verksamheter i planområdet idag. Norr om E18 gränsar planområdet till Brunna industriområde. Bebyggelsen är av enkel karaktär med hus utformade utifrån krav från verksamheterna. Brunna industriområde står inför en stor utbyggnad västerut, se avsnittet Detaljplaner och förordnanden.

Lekplats

I planområdet finns inga lekplatser.

Drivmedelsstation

Några kilometer söderut finns en befintlig drivmedelsstation, OKQ8. Det finns också en befintlig drivmedelsstation i Brunna industriområde några hundra meter norr om planområdet.

Handel

Vid korsningen mellan Pettersbergsvägen och Norrbodavägen, direkt väster om planområdet, finns en Lidl-butik. Ett Coop Forum finns i Brunna industriområde några hundra meter norr om planområdet. I Handelsutredning för Upplands-Bro kommun framgår att utbudet av sällanköpsvaror är litet i kommunen. Närmaste större köpcentrum ligger i Barkarby, i grannkommunen Järfälla, mindre än 10 minuters bilresa bort. Det medför att de flesta inköp av sällanköpsvaror sker utanför kommunen, framför allt i Järfälla och Stockholm men också i Enköping och övriga kommuner norr om Stockholm.

Offentlig och kommersiell service

I Norrboda, i nära anslutning till planområdet, finns förskola och livsmedelsbutik. För övrig handel, se avsnittet ovan. I Tibble, cirka 1,5 km från planområdet, finns skola och gymnasieskola. I Kungsängens centrum, cirka 2,5 km från planområdet, finns kommunal service, apotek, två livsmedelsbutiker, systembolag och ett litet utbud av mindre butiker och kommersiell service.

Trafik och kommunikationer*Biltrafik*

Planområdet trafikförsörjs framför allt via Granhammarsvägen och trafikplats Brunna med av- och påfartsramper som ansluter till E18. I södra delen av planområdet går Pettersbergsvägen västerut från Granhammarsvägen, den är idag avstängd cirka 100 meter från Granhammarsvägen med en vägbom. I planområdets nordvästra gräns finns en bussgata planlagd i gällande plan, 8804 från 1990, den har dock inte byggts ut. Den del av Brunna verksamhetsområde som ingår i planområdet matas via Effektvägen och Mätarvägen som avslutas med en vändplan i sin södra del.

På E18 går cirka 32 000 fordon/vardagsmedeldygn. Granhammarsvägen har cirka 11 000 fordon söder om och cirka 14 000 fordon norr om Brunna trafikplats. På Pettersbergsvägen går endast trafik till en befintlig livsmedelsbutik och befintliga bostäder vilket har bedömts vara cirka 500 fordon per vardagsmedeldygn.

Väg E18 är primärled, Effektvägen och Granhammarsvägen är sekundära trafikleder för farligt gods.

Parkering

Det finns inga parkeringsplatser i planområdet.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Gång- och cykelvägar är huvudsakligen förlagda till park- och naturområdena, bland annat i Gröna dalen. En befintlig gång- och cykelväg ansluter till dalens gång- och cykelvägnät via en gångport under Granhammarsvägen i höjd med Mätarvägen. Den avslutas sedan vid befintliga vägportar under E18 där den övergår till att bli en upptrampad gångstig upp mot Pettersbergsvägen och vattentornet. Längs Granhammarsvägen finns en gång- och cykelbana längs en kortare sträcka förbi planområdet men för övrigt saknas utbyggda gång- och cykelbanor. Många väljer ändå att gå och cykla längs vägen och därför har en tillfällig gång- och cykelbana avgränsats längs vägrenen.

I samband med detaljplanen för Viby 19:1 togs en ny sektion för Mätarvägen fram. Vägen kommer att förses med gång- och cykelbana på västra sidan. Pettersbergsvägen har byggts om från Granhammarsvägen till Norrbodavägen och försetts med gång- och cykelbana.

Kollektivtrafik

Närmaste spårbundna kollektivtrafik finns i Kungsängens centrum med pendelstågslinjen mot Stockholms central och Nynäshamn. Övrig kollektivtrafik inom området utgörs av buss på Granhammarsvägen.

Tillgänglighet

Större delen av planområdet är idag inte tillgängligt för personer med funktionshinder eftersom det består av naturmark utan anlagda stigar eller gångvägar. Möjligheterna att i nordsydlig riktning ta sig under E18 genom planområdet är idag mycket begränsade för funktionshindrade. Det finns en gång- och cykelväg längre österut, i rekreationsområdet Gröna dalen, som har god tillgänglighet men som ligger relativt långt från bebyggelsen.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Planområdet består i nuläget uteslutade av naturmark vars avrinning huvudsakligen sker mot Gröna dalen där huvudledningar för dagvatten är förlagda. Utöver naturmarken i planområdet avvattnas stora hårdgjorda ytor i Brunna verksamhetsområde, Granhammarsvägen och E18 samt bostadsbebyggelse via ledningar och diken till ledningssystemet i Gröna dalen. Även stora ytor med naturmark öster om Gröna dalen ingår i tillrinningsområdet. Söder om anslutningspunkterna för planområdet ansluts även stora delar av bebyggelsen i Kungsängen. Ledningssystemet i Gröna dalen har begränsad kapacitet i förhållande till avrinningsområdet. Översvämningar har förekommit i ett område söder om korsningen E18/Granhammarsvägen. Troligen behövs åtgärder i detta område för att kunna hantera både dagens och framtida dagvattenflöden. En hydraulisk utredning har genomförts 2013 (Tyréns 2013-06-26). Utredningen pekar på åtgärdsalternativ i Gröna dalen som minskar risken för översvämningar.

Hela avrinningssystemet mynnar i en damm (Tibbledammen) avsedd för rening av dagvatten. Utloppet från dammen mynnar i Tibbleviken som utgör en del av Görväln, en större vik i Mälaren. I den södra delen av Görväln ligger Görvälns vattenverk som förser kommunerna norr om Stockholm med dricksvatten. Vattenområdet (primär zon) och ett angränsande landområde (sekundär zon) ingår i Östra Mälarens vattenskyddsområde. Den del av planområdet som ligger väster om E18 ingår i den sekundära skyddszonen vilket skärper kraven på framtida dagvattenhantering samt även under byggskedet.

Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå miljö kvalitetsnormen god status till år 2015 och att statusen inte får försämrats. Fjärden där dagvatten från det aktuella planområdet släpps ut tillhör vattenförekomsten Mälaren – Görväln. Enligt VISS (Vatteninformationssystem för Sverige) har Görväln god ekologisk status men uppnår inte god kemisk status på grund av förorenade sediment (främst tungmetaller). Risk finns för att god status inte kan uppnås tills 2021.

Vatten och avlopp

I planområdets norra del finns VA-ledningar i Mätarvägen samt under den gång- och cykelväg som löper från Mätarvägen ner till vägporten under Granhammarsvägen.

I planområdets södra del finns VA-ledningar i Pettersbergsvägen. Huvudvattenledningen till Kungsängens vattentorn skär diagonalt genom planområdet.

Värme

Fjärrvärme finns i Pettersbergsvägen och i planområdets norra del. Ledningarna ligger längs den befintliga gångstigen genom vägportarna under E18 och vidare i gång- och cykelvägen som ansluter inom verksamhetsområdet.

El, tele, bredband

Inom området finns två befintliga luftledningar och en markförlagd högspänningsledning. Olika långt gångna planer finns på markförläggning av luftledningarna. Det finns befintliga transformatorstationer i anslutning till planområdet som delvis har kapacitet att försörja den tillkommande bebyggelsen.

Avfall

Planområdet är obebyggt.

Störningar och risker

Buller och vibrationer

Idag finns ingen bebyggelse i planområdet och även om bullernivåerna är höga i vissa partier finns alltså inga bullerstörda boende. Bullret inverkar dock negativt på områdets rekreativvärden.

I närliggande områden finns en bullerproblematik på grund av trafiken på såväl E18 som Granhammarsvägen. För bostadsområdet i Norrboda väster om planområdet föreskrivs i gällande detaljplan att en avskärmande vall ska anläggas på Pettersbergsvägens västra sida. Denna vall behövs inte för att klara riktvärden för trafikbuller, utan den avskärmande vällen föreskrivs eftersom kommunen planerade bostäderna i Norrboda med utgångspunkten att området öster om Pettersbergsvägen skulle bli ett verksamhetsområde.

Risk

Idag är risknivån i planområdet mycket låg och väldigt få människor rör sig här. Bortsett från vägtrafiken finns heller inga riskkällor inom planområdet.

Planförslag

Natur

Mark och vegetation

Planförslaget innebär för planområdet söder om E18 att dagens naturmark till största delen ersätts av stora byggnadsvolymer för handel, hotell, bensinstation, samt hårdgjorda ytor; där större delen tas i anspråk för parkering och nya vägar för angoring till området. För planområdet norr om E18 innebär planförslaget också en omfattande exploatering där det är troligt att bara små partier naturmark bevaras. Utifrån bedömningen att planområdet generellt inte hyser höga naturvärden är bedömningen att planförslaget sammantaget bedöms innebära små negativa konsekvenser för naturmiljö regionalt. För att minimera den negativa påverkan på naturmiljön lokalt är det viktigt att använda de värden som finns som ett tillskott i planen. Gatustrukturer och byggnader bör anpassas så att så mycket som möjligt av värdefull vegetation sparas.

För verksamhetstomterna norr om E18 finns en planbestämmelse om att fem procent av fastighetsytan ska vara grön/innehålla plantering.



Förslag till skogsavverkning

NORRBODA BRUNNA BRUNNAPARK
2014 01 09 Anna Axberg Zacharias Tolvio **BAU**

Förslag till skogsavverkning, framtaget i januari 2014 av BAU Arkitekter.

BAU Arkitekter har på exploatörens uppdrag i januari 2014 tagit fram ett förslag till skogsavverkning i södra delen av planområdet, se karta ovan.

- I det rödmarkerade området kommer markens höjdläge att behöva ändras när detaljplanen ska genomföras, vilket gör det omöjligt att bevara befintlig vegetation. Därför föreslås samtliga träd avverkas i detta område.
- I det vitmarkerade området föreslås däremot en varsam gallring, där markerade karaktärsträd och skogsdungar ska bevaras.
- I det gulmarkerade området föreslås gallring av skog inför bostadsbebyggelse. Markerade karaktärsträd och skogsdungar ska bevaras.
- I det blåmarkerade området ska skog eventuellt avverkas för anläggning av lastplats för hus E.

För delen norr om E18 finns inte något förslag till skogsavverkning framtaget. Det beror på att bebyggelsen än så länge befinner sig på ett tidigt skisstadium där byggnadernas slutgiltiga placering och storlek, samt situationsplanerna för tomterna, inte är fastslagna.

Landskaps- och stadsbild

För den del som utgör handelsområde kommer naturmarken att till största delen ersättas av stora byggnadsvolymer för handel, hotell, bensinstation, samt hårdgjorda ytor där större delen tas i anspråk för parkering och nya vägar för angöring till området. Det kommer att krävas omfattande schakter och utfyllnader. Handels- och hotellbyggnader kommer att vara väl synliga både från E 18 i norrgående riktning, och från Granhammarsvägen väster om E 18. Kvällstid kommer handelsbyggnader och tillhörande skyltar vara belysta.

Det planerade verksamhetsområdet kommer att ersätta den idag befintliga skogen där en gång- och cykelväg passerar igenom. Verksamhetsområdet bygger vidare på det befintliga i området och medför ingen större förändring i förhållande till rådande bestämmelser för platsen.

Ett för området viktigt landmärke är vattentornet som syns från E18 i västlig riktning och från olika punkter inom kommunen. De nya byggnaderna kan komma att delvis skymma vattentornet ur vissa vyer, men samtidigt har höga byggnader medvetet placerats på ett respektavstånd från vattentornet.

Rekreation och friluftsliv

Stora skogsområden tas i anspråk för ny bebyggelse, men områdena har idag begränsade rekreativvärden på grund av buller. En ny lekplats tillkommer, avsedd att dra till sig besökare från hela kommunen och även omgivande kommuner. Lekplatsen integreras i naturmiljö och skapar nya upplevelsevärden i området. Passager för gående och cyklister finns kvar eller utvecklas så att det blir möjligt att röra sig genom området.

Fornlämningar

Planen innebär att befintlig fornlämning kommer att tas bort. Den bedöms vara av mindre betydelse för förståelsen av kulturmiljöns samband och strukturer.

Förorenad mark

Den nedlagda deponin kommer att tas bort när planförslaget genomförs. Detta bedöms innebära små positiva konsekvenser då föroreningsrisken helt försvinner. Enligt de provtagningar som genomförts så innebär inte deponin någon föroreningsrisk. Under 2014 har en oljetank som påträffades i området fraktats bort och markprovtagning har gjorts som visar att marken under oljetanken inte är förorenad.

Bebyggelse

Övergripande disposition

Planområdet har varit planlagt för ny bebyggelse i flera årtionden, men av olika skäl har området förblivit obebyggt. Under de senaste åren har det blivit uppenbart att det finns ett stort exploateringsstryck i området, och det finns också stöd för att bebygga området i kommunens översiktsplan.

Eftersom området är obebyggt finns en stor frihet i utformningen av gatunät, bebyggelse och naturområden. Ambitionen har varit att skapa tydliga strukturer som är flexibla och klarar förändring och framtida behov. Stor omsorg har lagts vid att skapa gena och lättorienterade förbindelser för såväl gående och cyklister som fordonstrafik i nordsydlig riktning under E18, för att motverka den barriäreffekt E18 har idag.

Det föreslagna verksamhetsområdet på norra sidan av E18 kommer att formars kring Mätarvägen som förlängs ned till Granhammarsvägen. Mätarvägen kommer att byta karaktär från dagens småskaliga återvändsgata till en 2,5 kilometer lång allé med gång- och cykelbana som knyter samman ett stort verksamhetsområde. Den föreslagna bebyggelsen i planområdet får liknande karaktär som det befintliga verksamhetsområdet i Brunna. Längs Granhammarsvägen behålls en bred grön zon, och möjlighet finns att anlägga en stor dagvattendamm som blir ett tydligt landskapselement och skapar variation i det storskaliga landskapsrummet längs Granhammarsvägen. Till Mätarvägen ansluts en ny gata som kopplar samman Brunna och Norrboda genom befintliga vägportar under E18.

Söder om E18 planläggs en handelsplats samt bostäder. Handelsplatsen formars kring ett ovalt parkeringstorg på höjdpaltån i områdets mitt. Den ovala formen är ett tydligt formmässigt grepp som placerar byggnaderna i ett sammanhang och gör det enkelt för besökare att överblicka helheten och orientera sig. Sydväst om handelsplatsen föreslås två bostadskvarter intill en lekplats och en kulle med bevarad naturmark. Kullen kommer att utgöra fond för bostädernas infartsgata. Bostäderna bidrar till att skapa en mer levande stadsdel, bland annat eftersom de boende kommer att röra sig i området vid andra tidpunkter än besökarna till handelsplatsen. Bostäderna knyter an till det bostadsområde som är under utbyggnad väster om planområdet i Norrboda. Pettersbergsvägen kommer att få bostadshus på båda sidor av vägen och får därmed mer stadskaraktär än idag.

Zonen närmast Granhammarsvägen är mycket kuperad och kommer huvudsakligen att behålla sin nuvarande karaktär med grönska och stora bergskärningar. En drivmedelsstation föreslås placeras mittemot befintlig Lidl-butik och trappor föreslås anläggas för att knyta samman handelsplatsen och de nya bostäderna med idrottsplatsen och rekreationsområdet Gröna dalen.



Vy mot handelsplatsen och bostadskvarteren. Bild: BAU Arkitekter.



Illustration av den nya bebyggelsen. Se de illustrationsplaner som medföljer planhandlingarna.

Bostäder

Sydväst om handelsplatsen föreslås två bostadskvarter intill en lekplats och en kulle med bevarad naturmark. Kullen kommer att utgöra fond för bostädernas infartsgata. Bostäderna bidrar till att skapa en levande stadsdel med fler människor i rörelse och knyter an till det bostadsområde som är under utbyggnad väster om planområdet i Norrboda. Pettersbergsvägen kommer att få bostadshus på båda sidor av vägen och får därmed mer stadskaraktär än idag.

Byggnaderna tillåts vara 2-5 våningar höga och såväl radhus som kedjehus och flerbostadshus är möjliga att uppföra. Utformningen hålls relativt flexibel, förutom mot den förlängda Norrbodavägen där bullernivåerna är så höga att en sluten fasad blir nödvändig för att klara bullerkrav och för att kunna skapa en så kallad "tyst sida" in mot gården. Bebyggelsens parkeringsbehov går i sin helhet att lösa genom olika former av kantstensparkering, cirka 155 platser. Det finns också möjlighet att anordna ytterligare parkeringsplatser på kvartersmark.

På de minsta gatorna är kantstensparkering ett rationellt sätt att lösa bebyggelsens parkeringsbehov. Längs Pettersbergsvägen bidrar kantstensparkering till att sänka hastigheterna och signalera att gatan inte är avsedd för tung trafik. Se avsnittet Parkering.

Det är viktigt att den nya bebyggelsen på ett tydligt sätt relaterar till Pettersbergsvägen och det är önskvärt att det finns bostadsentréer vända mot gatan. Ambitionen är att ge Pettersbergsvägen karaktären av bostadsgata med en stadsmässig gestaltning.

Intill bostadskvarteren föreslås en busshållplats som kommer att utgöra entré till bostadsområdet Norrboda och till handelsplatsen. Det är viktigt att gångstråket från busshållplatsen till handelsplatsen får en tilltalande inramning. Gestaltningen av de intilliggande bostäderna och den närmaste handelsbyggnaden kommer att bli avgörande för det intryck som besökare får när de anländer till handelsplatsen.

Se även avsnittet Bostäder i gestaltningsprogrammet.



Exempel på möjliga sätt att bebygga de två bostadskvarteren (från avsnittet Bostäder i gestaltningsprogrammet).

Verksamheter

Det föreslagna verksamhetsområdet på norra sidan av E18 kommer att formars kring Mätarvägen som förlängs ned till Granhammarsvägen. Mätarvägen kommer att byta karaktär från dagens småskaliga återvändsgata till en 2,5 kilometer lång allé med gång- och cykelbana som knyter samman ett stort verksamhetsområde. Den föreslagna bebyggelsen i planområdet får liknande karaktär som det befintliga verksamhetsområdet i Brunna. Längs Granhammarsvägen behålls en bred grön zon, och möjlighet finns att anlägga en stor dagvattendamm som blir ett tydligt landskapselement och skapar variation i det storskaliga landskapsrummet längs Granhammarsvägen.

Planbestämmelserna är i hög grad samordnade med detaljplanen för Viby 19:1 som vann laga kraft år 2013. Planen medger en utbyggnad för lager, logistik, ej störande småindustri, sällanköpshandel och kontor. Med ej störande verksamhet avses sådan verksamhet som inte är störande när det gäller utsläpp till luft och höga nivåer av externt industribuller. Verksamheterna får inte störa de boende i omgivande stadsdelar. I Boverkets Allmänna råd 1995:5, ”Bättre plats för arbete”, utvecklas vilka skyddsavstånd till bostadsbebyggelse som bör gälla för olika typer av industriverksamhet. För de två delar av verksamhetsområdet som ligger närmast Granhammarsvägen är avstånden till omgivande bostadsbebyggelse som minst cirka 100 meter. Där är det inte lämpligt med industri med högre skyddsavstånd än 50 meter. Exploateringsgraden är angiven per fastighetsyta. Högsta tillåtna totalhöjd är 16 meter.

Området består huvudsakligen av naturmark idag med en del stora tallar. Dessa kommer i stor utsträckning att behöva fällas eftersom markhöjderna kommer att ändras när verksamhetstomterna anläggs. Närmast E18 får marken inte bebyggas, där reglerar planen att större tallar inte får fällas.

Verksamhetstomterna kommer att ligga betydligt högre än Granhammarsvägen och därför reglerar detaljplanen höjdsättning och utförande av slänter och terrasseringar i verksamhetsområdets östra del. Syftet med bestämmelserna är att undvika alltför höga stödmurar. Området är väl synligt för samtliga trafikanter på Granhammarsvägen och utgör Brunnas entré, det är därför mycket viktigt att gaturummet får en genomtänkt utformning. Norr om Mätarvägen föreslås en stor dagvattendamm som avlastar dagvattensystemet i Brunna verksamhetsområde och utgör ett viktigt gestaltningselement.

Lekplats

Söder om handelsområdet planeras en kommunal lekplats med nära koppling till den skogsklädda kulle som bevaras i detaljplanen. Lekplatsen blir en solig, södervänd öppen yta som vid kullen övergår i en skogsdunge. Lekredskapen kommer att integreras i naturmiljön och avsikten är att göra skogen till en integrerad del av lekplatsen. Ambitionen är att lekplatsen ska kunna bli ett regionalt besöksmål och att lekplatsen ska bli en tillgång både för de boende i stadsdelen och för handelsplatsens besökare.

Drivmedelsstation

I korsningen Granhammarsvägen/Pettersbersvägen planeras en drivmedelsstation med bilservice. Någon form av hantverkshus/verkstadshus med verksamhet som inte är personintensiv planeras mot infartsvägen till handelsplatsen, mellan drivmedelsstationen och bostäderna. Påfyllningsanordning för drivmedel, pumpar och biogaslager anläggs på tomtens södra del närmast Granhammarsvägen. Infart för tankbilar kommer att ske från Pettersbergsvägen, mitt emot infarten till Lidl.

Det är viktigt att det finns vändmöjlighet för tankbilar inne på drivmedelsstationens fastighet så att tankbilarna kan köra ut samma väg som de kör in. Detta för att undvika transporter med farligt gods på Norrbodavägen som kommer att vara en bostadsgata. Utfart för tankbilar via den nya vägen mellan handelsplatsen och Granhammarsvägen kommer inte att vara tillåtet eftersom vägen kommer att få restriktioner för stora fordon på grund av terrängförhållandena.

Handel

Byggnaderna inom handelsplatsen planläggs så att ett rum skapas kring ett stort parkeringstorg. Bebyggelsen kommer troligen att bestå av enskilda byggnader för de olika verksamheterna, men planen möjliggör även att de byggs samman. Exploateringsgraden inom området anges i kvadratmeter byggnadsarea, alltså den yta som byggnader får uppta på mark. Det är möjligt att anordna entresolvåningar och liknande i handelsbyggnaderna. Största tillåten byggnadshöjd för handelsbyggnaderna är 16 meter, på två ställen kommer bebyggelsen att tillåtas sticka upp till 22 meter. De höga byggrätterna avses för eventuell hotellbyggnad. Troligen blir det bara ett hotell som etableras och då kommer sannolikt den andra höga byggrätten att utföras som handelsbyggnad med samma totalhöjd som övriga byggnader.

Väster om handelsplatsen föreslås en busshållplats som kommer att utgöra entré till bostadsområdet Norrboda och till handelsplatsen. Det är viktigt att gångstråket från busshållplatsen till handelsplatsen får en tilltalande inramning. Gestaltningen av de intilliggande bostäderna och de närmaste två handelsbyggnaderna kommer att bli avgörande för det intryck som besökare får när de anländer till handelsplatsen. Detaljplanen reglerar att dessa byggnaders södra och västra fasader ska utformas med särskild omsorg och tydligt artikulerade fasader längs de gångstråk som kommer att utgöra områdets entréer.

Byggrätten för handelsbyggnaden närmast busshållplatsen är formad så att en liten entréplats skapas vid byggnadens fasad mot söder. Eftersom marken kring handelsbyggnaden lutar åt söder kommer huset troligen att byggas med suterrängvåning. Det ger möjlighet att vid entrétorget ha en södervänd entré mot lekplatsen med någon publik verksamhet, exempelvis ett café med möjlighet till uteservering. En sådan utformning skulle bidra till att knyta lekplatsen och handelsplatsen närmare varandra.

Offentlig och kommersiell service

Planförslaget innebär ett antal nya butiksetableringar inom planområdet. I den handelsanalys som tagits fram för Upplands-Bro kommun framgår att det idag finns ett stort utflöde av köpkraft från kommunen och att kommuninvånarna i allt mindre utsträckning handlar i kommunen. Det bedöms finnas bra underlag för ny handel i planområdet. Utbudet kommer att komplettera det som redan finns i Upplands-Bro kommun. Någon ny offentlig service planeras inte i planområdet.

Skyltning

Längs E18 syns handelsplatsen för trafik i västlig riktning under en ca 300 m lång passage från Brunnaavfarten fram till vägbron över Granhammarsvägen, här finns handelsplatsens främsta skyltlägen. Där E18 korsar Granhammarsvägen placeras en stor fristående skylt och flaggor som annonserar handelsplatsen. Minst en ytterligare skyltpylon föreslås placeras i zonen närmast motorvägen. Dessa blir tydligt synliga i landskapet. Eftersom själva butiksbyggnaderna inte kommer att synas särskilt väl från E18 finns ett behov av att synliggöra handelsplatsen genom skyltning fristående från byggnader. Genom planbestämmelse regleras att skyltar inte får vara störande eller bildväxlande.

Ett område där höga skyltar ska undvikas är området kring vattentornet. Vattentornet är en tydlig solitär och stora skyltar placeras därför med fördel längs E18 eller längs Granhammarsvägen, som dessutom har stora trafikströmmar och därmed utgör områdets naturliga skyltlägen.

Gestaltning

Till planen har ett gestaltungsprogram tagits fram samt en illustrationsplan i två delar. Nedan följer de viktigaste riktlinjerna för områdets gestaltning. Fördjupad information finns i gestaltungsprogrammet.

Byggnaderna ska hållas samman arkitektoniskt genom en koordinerad ljus färgsättning och tydliga volymer. De olika byggnaderna kan ha olika fasadmaterier såsom lackerad plåt, fibercementskivor,

skivor av polykarbonat/lamellglas, trä och betong. Också den enskilda byggnaden kan ha fasader komponerade av flera fasadmaterial. Mot parkeringstorget kommer kundentréerna att accentueras på fasaderna och fungera som tydliga orienteringspunkter mot parkeringsytan. Glasade fasadytor är önskvärda där intresseväckande butiksinteriorer går att exponera. Flertalet stora butiksaktörer har egna designkoncept för entréutformning.

Den övergripande landskapsgestaltningen plockar upp material och vegetation som idag finns på platsen, som till exempel grova stenblock, bergväggar, tallar och omålat trä. Detta bildar en finstämd kontrast mot de moderna, färgrika fasaderna och skyltningen. Höjdskillnaderna är stora inom området, slänter och bergskärningar måste formges med omsorg. Dagvatten ses som en resurs i gestaltningen och lyfts fram i ytan genom planterade svackdiken, dammar eller våtmarker. I områden närmast byggnaderna kan rännor och vattentrappor ha en mer stiliserad form.

Det inre rummet mellan handelsbyggnaderna bör ges en sammanhållen gestaltning som präglas av enhetlighet vad gäller ytmaterial, utrustning och vegetation. Det storskaliga parkeringstorget bör delas upp i mindre rumsligheter med t.ex. vegetation. God orientering och trygghet för gående och bilister är av stor vikt. Omsorg för detaljer bör läggas där människor stannar upp och vistas, som gångstråk, mötesplatser och lekplatser. De bör formges så att besökare uppmuntras att stanna till, samt röra sig till fots inom området utan att behöva hämta bilen.

Handelsplatsen i Brunna ligger på en höjdrygg som gränsar mot lägre belägna E18 och Granhammarsvägen. Mellan handelsplatsens bebyggelse och de omgivande vägarna finns vegetationsskärmar som idag är relativt täta. Vegetationen ska gallras så att det visuellt upplevs som genomskiktiga parkrum där sparade större träd förmedlar höjdskalen inom handelsplatsen.

Stor omsorg ska läggas vid belysning av handelsplatsen. Utåt är en mild belysning av fasaderna önskvärd. Belysningen inom området kan delas upp i en god bruksbelysning, som underlättar orientering och ger trygghet i området, samt viss effektbelysning av valda landskapselement. Stolpar och armatur bör vara enhetliga för hela området och skapa en hierarki av placering, stolphöjd, ljusstyrka och färgtemperatur.

Entréer till området bör ges en tydlig och attraktiv utformning, som underlättar orienterbarheten och ger en lugn trafikmiljö. Medel att nå detta kan vara trädrader längs gatorna, passager för gående och cyklister som märks ut med avvikande beläggning och god belysning, vilket ger ett sammanhållet och tydligt gaturum.

Material/byggt teknik

Byggnader ska utföras i enlighet med gestaltningsprogrammet, se avsnittet Gestaltning ovan. Detaljplanen föreskriver inte några specifika material eller någon specifik byggt teknik.

Tillgänglighet inomhus

Befintlig bebyggelse saknas i planområdet. Samtliga byggnader i planområdet kommer att utformas i enlighet med BBR:s tillgänglighetskrav.

I samtliga bygglovsansökningar avseende handelsbyggnaderna kommer Upplands-Bro kommun att ställa krav på tillgänglighetsbeskrivningar från certifierad sakkunnig på området vilket också ska gälla de större parkeringsytorna i planen. Detta för att säkerställa tillgängligheten på detaljnivå. Tillgänglighet i byggnader granskas i bygglovsskedet för då gällande BBR.

Trafik och kommunikationer

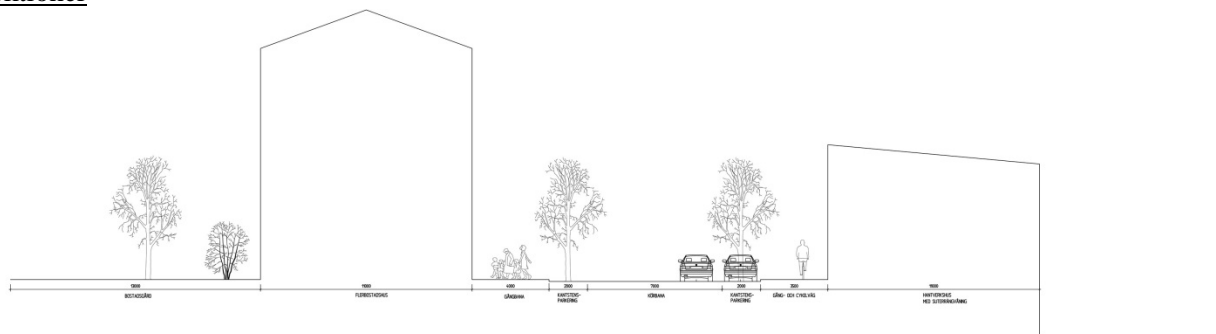
Biltrafik

I planen förlängs Mätarvägen som lokalgata och ansluts till Granhammarsvägen. Den tidigare planlagda bussgatan i områdets nordvästra del ingår i planområdet och planläggs som lokalgata. Från Pettersbergsvägen förlängs den genom befintliga vägportar under E18 och ansluter till den förlängda Mätarvägen. En ny och gen förbindelse skapas på så sätt mellan områdena på ömse sidor om E18. Alla transporter till handelsområdet planeras att gå den vägen. Även en busslinje är planerad att gå där och sedan vidare längs Pettersbergsvägen förbi det nyligen planlagda bostadsområdet. Vid de södra ramperna till och från E18 byggs en ny cirkulationsplats. Från denna leds kundtrafiken upp till handelsplatsen via en ny väg på kvartersmark.

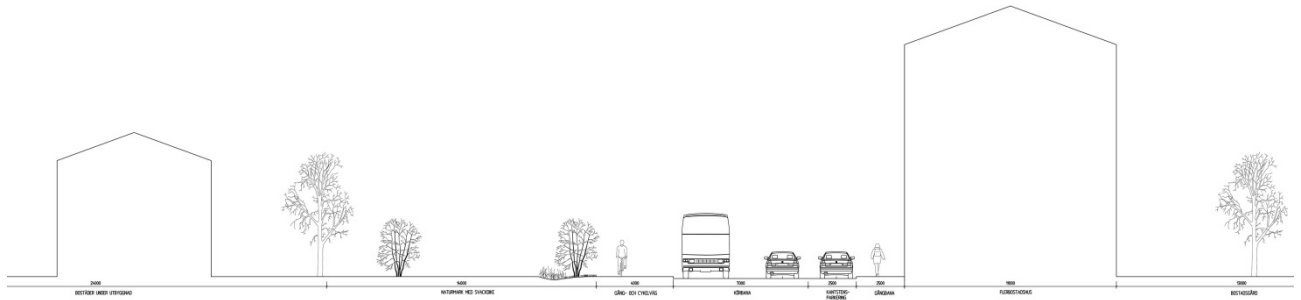
Tillsammans med tidigare planlagda områden öster om E18 kommer en fortsatt utbyggnad av Brunna verksamhetsområde och en ny handelsplats att medföra en ökning av trafiken på vägnätet i området. Till och från verksamhetsområdet kommer den till stor del att utgöras av tung trafik medan trafiken till handelsplatsen främst är personbilar. Beräkningar och trafiksimuleringar har gjorts av Tyréns AB i samband med planarbetet och redovisas i PM Trafik. Enligt antaganden så orsakas den stora trafikökningen av verksamhetsområdet samt den allmänna trafikökningen i samhället. Trafiken till och från handelsplatsen antas vara trafik som redan finns i nätet men framöver kör via handelsplatsen. Trafiken beräknas öka framför allt på E18, Granhammarsvägen och den södra delen av Pettersbergsvägen. Mätarvägen får en trafikökning när den öppnas mot Granhammarsvägen. Trafikökningarna har vid kapacitetsberäkningar inte visats sig ge några kapacitetsproblem.

Som prognosår har valts 2020, vilket bedöms vara tillämpligt även på förhållandena om cirka 30 år. 2020 har valts därför att det trafikstringsverktyg och de mallar som används för beräkning av framtida trafikmängder utgår från trafikökningar på 1-2 % per år. Utvecklingen under de senaste åren har inte motsvarat detta för de flesta vägar. Även trafikmätningar för Granhammarsvägen m.m. har visat att trafiken inte ökar i den takten. År 2020 bedöms därför vara ett lämpligt prognosår.

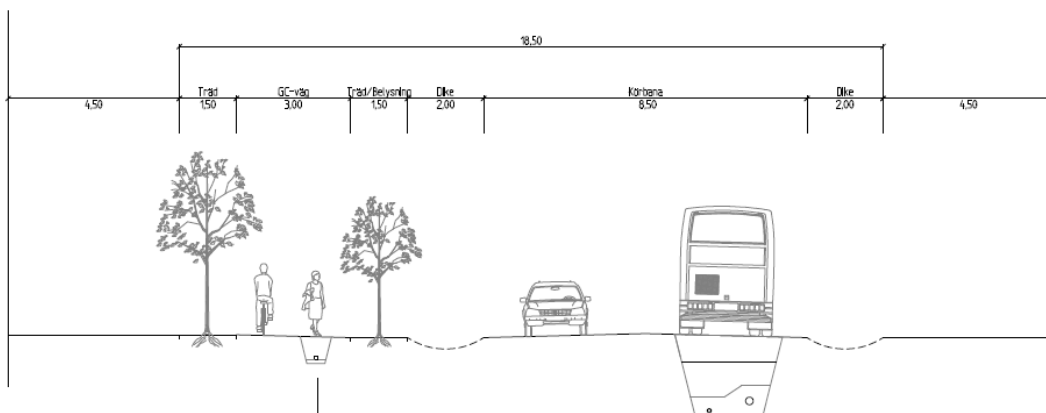
Gatusektioner



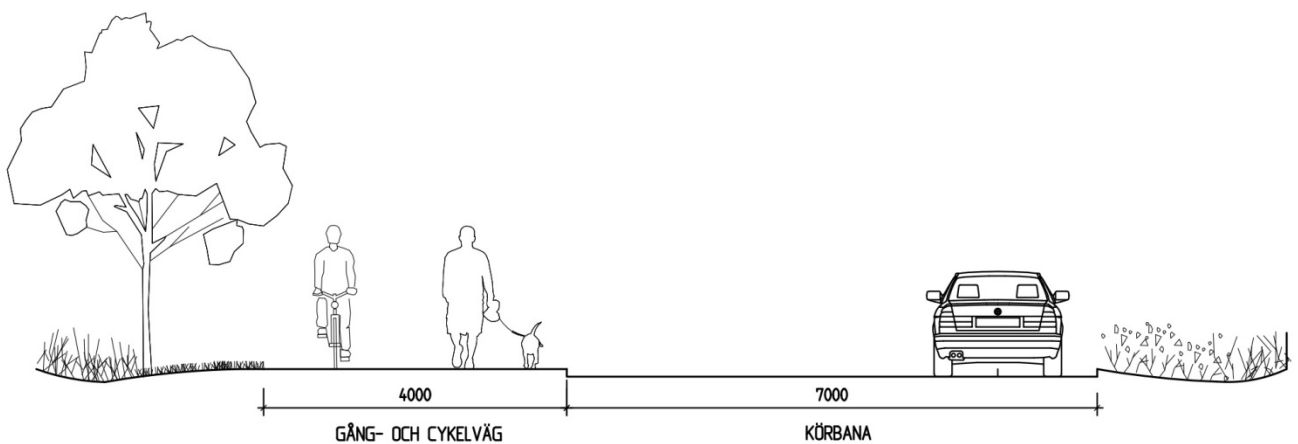
Norrbodavägens förlängning, skala 1:400. Till vänster flerbostadshus och till höger föreslaget hantverkshus. Hantverkshuset utformas med suterrängvåning för att ta upp höjdskillnaderna. Gatan utformas med dubbelsidig kantstensparkering.



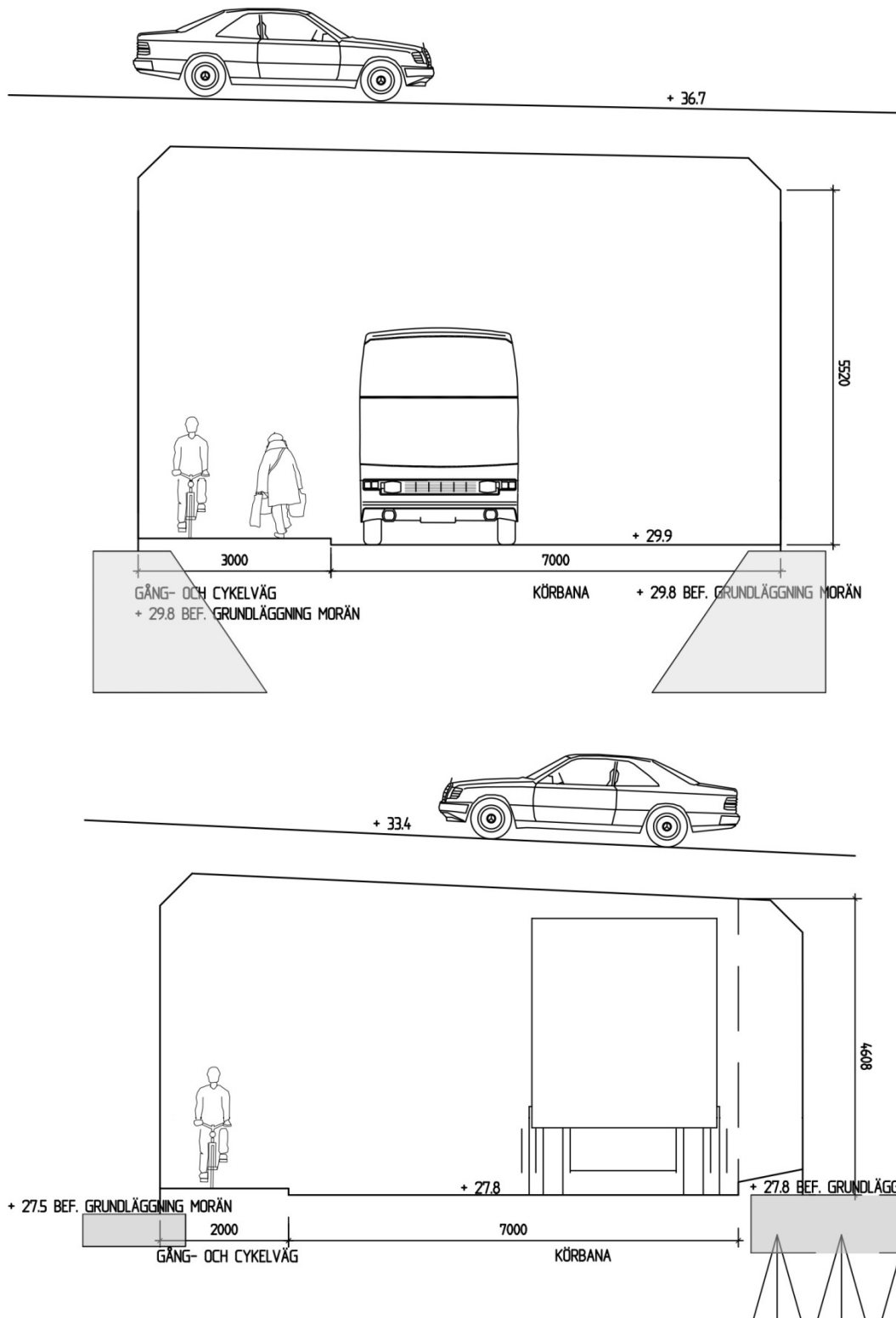
Pettersbergsvägen, skala 1:400. Till vänster bostadshus utanför planområdet. Föreslagna flerbostadshus till höger. Gatan utformas med enkelsidig kantstansparkering.



Mätarvägen, skala 1:200. Den befintliga industrigatan föreslås byggas ut till en 2,5 kilometer lång gata med dubbla trädrader. Sektionen gäller även i angränsande detaljplaner för Viby 19:1 samt Örnäs 1:9.



Sektion ny gata under E18, normalsektion utanför själva motorvägens område.



Sektioner ny gata under E18, skala 1:100. Överst sektion under E18, östra kanten av östra viadukten. Fri höjd är idag 4,99 m (i väster) och 5,43 m (i öster). Den nedre sektionen visar vägport under påfartsramp till E18, östra kanten. Cykelbanan kommer att behöva smalnas av till 2,0 m genom vägporten eftersom fri höjd är otillräcklig för tung trafik cirka 0,5 m närmast vägen. Fri höjd är idag 4,07 m (i väster) och 4,02 m (i öster). Ritningarna av broarna och deras grundläggning baseras på Vägverkets ritningar från 1968. Grå färg markerar grundläggning. Fria höjder är uppmätta på plats 2013 med lasermätare. Sektionerna är tagna i nordostlig riktning.

Vägportarna under E18

Den nya gata som föreslås under E18 (se sektionerna på föregående sida) innebär att markhöjderna behöver sänkas något i befintliga vägportar för att tung trafik ska kunna ta sig igenom vägportarna (fri höjd minst 4,5 meter). Detta kan göras utan att befintlig grundläggning påverkas.

Den punkt där fri höjd kommer att vara lägst är östra sidan av vägporten under påfartsramp till E18. Påfartsrampen och vägportens tak är doserade i nordostlig riktning och vägporten är följaktligen lägst på östra sidan. För att få fri höjd 4,6 meter på vägportens östra sida behöver körbanan ligga i nivå med grundläggningen och körbanan behöver placeras 1,0 meter från vägportens vägg. Befintlig grundläggning går ut 0,8 meter från vägportens vägg. Se sektion på föregående sida för föreslagen utformning av gatusektion. Genom vägporten föreslås gång- och cykelvägen smalnas av till 2,0 meter för att ge körbanan tillräcklig bredd.

Parkering

Handel och verksamheter

För handelsplatsen planeras 833 parkeringsplatser på mark. För parkeringsplatserna kommer en gemensamhetsanläggning att inrättas, eftersom minst en av handelsbyggnaderna föreslås styckas av som egen fastighet men ändå dela på handelsplatsens gemensamma parkeringsytor. Särskild hänsyn ska tas till god tillgänglighet för funktionshindrade och tillgängliga parkeringsplatser ska anordnas i närhet av samtliga huvudentréer.

Om behov av fler parkeringsplatser skulle uppstå, finns möjlighet att anlägga två parkeringsdäck á 230 platser under handelsbyggnaderna markerade D och E på illustrationsplanen. Totalt antal parkeringsplatser blir då 1293 st. Eftersom byggnaderna D och E är tänkta att uppföras sist i exploatörens etappindelning finns möjlighet att i genomförandeskedet avgöra huruvida parkeringsdäcken kommer att behövas. Detaljplanen tillåter att parkeringsdäcken anläggs men föreskriver inte att de måste anläggas.

I verksamhetsområdet norr om E18 ska samtliga parkeringsplatser inrymmas på kvartersmark.

Bostäder

Upplands-Bro kommun har inte någon parkeringsnorm för bostäder och därmed görs bedömningen av parkeringsbehov i bygglovsskedet för varje enskilt projekt. I detaljplanen ska dock säkerställas att det går att ordna parkering i tillräcklig omfattning för den föreslagna bebyggelsen. Vid bostadskvarteren finns möjlighet att ordna cirka 155 p-platser i form av kantstensparkering som knyts till fastigheten. Vid en parkeringsnorm om 1 p-plats per lägenhet kan bostadskvarteren därmed bebyggas med cirka 155 lägenheter. Väster om Pettersbergsvägen har parkeringsnormen 0,6 nyligen tillämpats på ett bostadsprojekt med smålägenheter. En sådan parkeringsnorm skulle medge cirka 260 smålägenheter i planområdet. Troligen blir dock exploateringen måttligare, med inslag av radhus, vilket innebär ett minskat parkeringsbehov. Det finns också möjlighet att anordna ytterligare parkeringsplatser på kvartersmark.

Principer för kantstensparkering

Detaljplanen och illustrationsplanen är utformade så att vissa gator har kantstensparkering. Kantstensparkeringen är placerad på kvartersmark, vilket gör det möjligt att ordna boendeparkering. För det planerade hantverkshuset finns möjlighet att ordna besöksparkering knuten till verksamheten. På de minsta gatorna är kantstensparkering ett rationellt sätt att lösa bebyggelsens parkeringsbehov. Längs Pettersbergsvägen bidrar kantstensparkering till att sänka hastigheterna och signalera att gatan inte är avsedd för tung trafik. Det finns dock gator med stora trafikmängder där framkomlighet för tung trafik ska prioriteras, vilket gör kantstensparkering olämplig. Mätarvägen kommer att vara en sådan gata.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Ett omfattande system av gång- och cykelvägar föreslås anläggas i planområdet, se illustrationsplanen och gatusektionerna ovan. Stor omsorg har lagts vid att skapa gena och lättorienterade gång- och cykelförbindelser i nordsydlig riktning under E18.

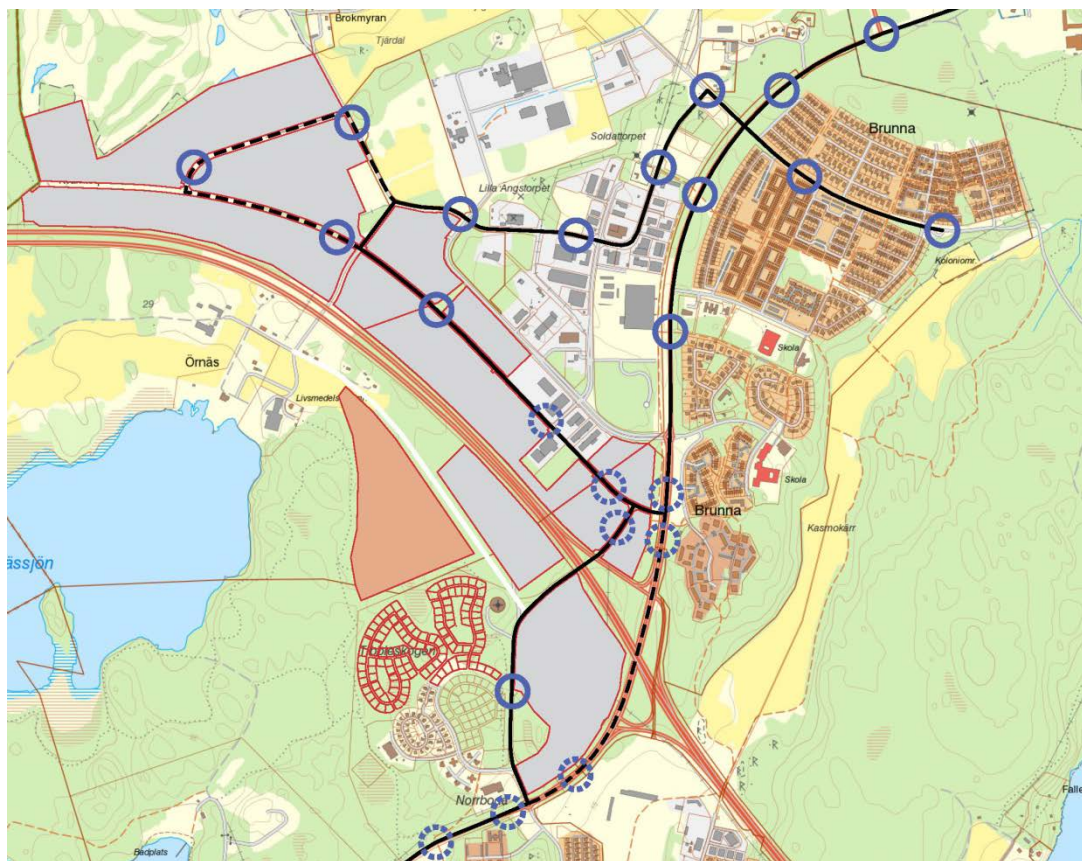
Samtliga gator i området får antingen gång- och cykelbana eller trottoar, förutom lastgatan bakom handelsplatsen. Dessa stråk har lagts längs gatorna för att öka tryggheten och underlätta orienteringen. Utöver stråken längs gatorna föreslås trappor samt övergångsställe som leder från handelsplatsen ner till Kungsängens idrottsplats.

Den nya gång- och cykelvägen längs Granhammarsvägen kommer att utföras planskilt där den korsar påfartsramp till E18. I övrigt föreslås inga nya planskilda gång- och cykelförbindelser. Mätarvägen korsas med övergångsställe.

Kollektivtrafik

När den nya handelsplatsen har etablerats föreslås minst en av de busslinjer som idag trafikerar Granhammarsvägen få en ny sträckning via Pettersbergsvägen och därefter genom vägporten under E18. Busslinjen kan därifrån fortsätta på Mätarvägen till det nya verksamhetsområde som är under utbyggnad, alternativt svänga ut på Granhammarsvägen igen och fortsätta till bostäderna i Brunna. Hållplatslägen är möjliga på ett flertal platser norr om E18 och ett lämpligt hållplatsläge finns också längs Pettersbergsvägen i anslutning till handelsplatsen och de nya bostäderna.

Ett hållplatsläge möjliggörs även ovanför nya idrottsplatsen. En hållplats här skulle vara en kraftig förbättring för resande till och från idrottsplatsen, som idag har lång gångväg till närmaste hållplats. Däremot är detta hållplatsläge mindre bra för besökare till handelsplatsen då det är stor höjdskillnad upp till handelsplatsen.



Karta över möjlig framtida busstrafik i planområdet med omgivning, skala 1:25 000. Streckade cirklar innebär möjliga hållplatslägen.

Tillgänglighet utomhus

I området finns betydande nivåskillnader. De flesta gator och gångstråk kommer att klara den längslutning på maximalt 5 % som krävs för god tillgänglighet. Den nya tillfartsvägen till handelsplatsen från Granhammarsvägen har dock en lutning på 7 %. Detta gäller även gång- och cykelbanan. De flesta gående och cyklister kommer norr- eller söderifrån och kan därmed använda Pettersbergsvägen eller den nya förbindelsen från Mätarvägen. Även den tunga trafiken hänvisas till den nya förbindelsen från Mätarvägen som har maximalt 5 % lutning.

Vid de föreslagna bostadskvarteren blir tillgängligheten god då såväl Pettersbergsvägen som bostädernas angöringsgator utformas med lätt lutning. Lekplatsen och själva angöringsytorna ska anläggas med god tillgänglighet och låg tvärlutning enligt BBR:s normer. Anslutande gångvägar lutar högst 5 %.

För besökare till handelsplatsen kommer tillgängligheten att vara god från den framtida busshållplatsen vid Pettersbergsvägen. Tillgängligheten är besvärligare när det gäller busshållplatser vid Granhammarsvägen. Det tillgängliga stråket inom planområdet från Granhammarsvägen till handelsplatsen följer Pettersbergsvägen. Pettersbergsvägen, i kombination med befintlig gång- och cykelväg väster om Lidl, blir också det tillgängliga stråket för gående och cyklister som rör sig mellan Kungsängen och handelsplatsen.

Förslag på orienteringslinjer från lokaltrafik och parkering till köpcentrum och andra besökslokaler bör finnas med i underlag och projektering för exploatering av dessa gångtytor. Vid ljussättning och färgval ska orientering för personer med nedsatt orienteringsförmåga tas i beaktning.

I samtliga bygglovsansökningar avseende handelsbyggnaderna kommer Upplands-Bro kommun att ställa krav på tillgänglighetsbeskrivningar från certifierad sakkunnig på området vilket också ska gälla de större parkeringsytorna i planen. Detta för att säkerställa tillgängligheten på detaljnivå. Tillgänglighet i byggnader granskas i bygglovsskedet för då gällande BBR.

Teknisk försörjning*Dagvatten*

Med tanke på den dagvattenproblematik som finns i området är inriktningen att så lite som möjligt ska föras till det allmänna nätet. Inom handelsplatsen föreslås att utjämningsmagasin under mark samt svackdiken ska anläggas. En del av handelsplatsens dagvatten kommer att föras till en damm placerad i läget för den idag utdikade sumpskogen i områdets norra del. Se även "Dagvattenutredning, Tyréns AB, 2014-02-01".

För verksamhetsområdet norr om E18 föreskrivs att dagvatten ska infiltreras i magasin dimensionerat för 10-årsregn, samma bestämmelse finns för intilliggande detaljplan för Viby 19:1. Dessutom finns möjlighet att anlägga en cirka 5000 kvm stor damm väster om Granhammarsvägen som löser en överbelastningsproblematik som finns i områdets dagvattenledningar redan idag. Se även "Hydraulisk analys, damm i Brunna verksamhetsområde, Tyréns AB, 2014-01-30".

Beräkningar har utförts av de framtida föroreningshalterna i dagvattnet från planområdet (se miljökonsekvensbeskrivningen samt Bilaga 9 till Dagvattenutredning, Tyréns AB, 2014-02-01). Trots åtgärder ökar belastningen på Mälaren men i ringa omfattning. Det finns ingen reningsteknik (förutom reningsverk med fällningssteg och kväverening) som kan rena dagvatten i sådan utsträckning att utsläppsnivån bibehålls på samma nivå som från ett skogsområde. Någon risk för att uppsatta miljö kvalitetsmål för denna del av Mälaren påverkas bedöms därmed inte uppstå. Någon negativ inverkan på Östra Mälaren som vattentäkt bedöms inte heller uppstå. Risken för översvämningar i Gröna dalen ökar inte om planförslaget genomförs med föreslagna dagvattenåtgärder.

Vid projektering för dagvattenrening bör Regionala dagvattennätverket i Stockholms läns förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp, februari 2009, vara vägledande.

Vatten och avlopp

Den nya bebyggelsen ansluts till det kommunala nätet. Det finns anslutningspunkter intill planområdet.

Värme

Den nya bebyggelsens uppvärmning regleras inte i detaljplanen. Fjärrvärme finns i Pettersbergsvägen och i planområdets norra del. Fjärrvärmeledningarna i planområdets norra del kommer att behöva flyttas då de ligger i mark som kommer att övergå från allmän platsmark till kvartersmark för verksamheter. Marken kommer att behöva fyllas upp för att skapa lämpliga tomter för verksamheterna. Fjärrvärmeledningarna föreslås flyttas till de nya lokalgator som ska anläggas.

Fjärrvärmeledningarna i vägportarna under E18 kan behöva flyttas till större djup då det kommer att bli nödvändigt att sänka dagens marknivåer för att göra det möjligt för lastbilstrafik att ta sig igenom vägportarna.

El, tele, bredband

Ytterligare minst två transformatorstationer krävs för att elförsörja handelsplatsen och ytterligare en inom verksamhetsområdet. Inom handelsplatsens område kan transformatorstationer uppföras på valfri plats. I verksamhetsområdet har en specifik byggrätt skapats vid Mätarvägen. Längs Pettersbergsvägen finns också ytor avsatta för befintliga och framtida transformatorstationer.

Längs Mätarvägen har också en byggrätt lagts till för en befintlig mindre teknisk installation, belägen cirka 30 meter från Granhammarsvägen, som kommer att behöva flyttas när Mätarvägen anläggs i nytt läge. Den nya byggrätten ligger några meter från befintlig plats.

Avfall

Ett tidigt samråd har hållits med FTI AB och det har då framkommit att handelsplatsen kommer att medföra ett behov av minst en återvinningsstation, kanske två, i anslutning till handelsplatsen. Att anlägga återvinningsstation är tillåtet inom hela handelsplatsens område, men specifika lägen har inte anvisats på plankartan. Ett möjligt läge vid drivmedelsstationen finns markerat på illustrationsplanen.

För bostadskvarteren föreslås avfallshämtning ske vid fastighetsgräns. Något mer avancerat system t.ex. sopsugsanläggning är inte aktuellt i planområdet.

Störningar och risker

Buller och vibrationer

Den trafikbullerutredning som genomförts visar att den mest utsatta bostadsfasaden i det södra bostadskvarteret får upp till 61 dBA ekvivalent ljudnivå, byggnaden ligger nära infartsvägen till handelsplatsen. Om avstegsfall från huvudreglerna enligt Boverket tillämpas, kan innergården anses vara "ljuddämpad". Den ljuddämpade sidan beräknas få mindre än 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Bostäderna måste utformas så att minst hälften av bostadsrummen får tillgång till en sida med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå på den tysta sidan. Det norra bostadskvarteret innehåller riktvärdet 55 dBA för samtliga fasader. Med rätt val av fönster, yttervägg och eventuella uteluftsdon kan kraven på högsta ljudnivå från trafik uppfyllas inomhus för såväl bostäder som för kontor och affärslokaler. Uteplatser kan anordnas i anslutning till samtliga planerade bostadshus som uppfyller 70 dBA maximal ljudnivå.

Efter att trafikbullerutredningen togs fram har utformningen av de två bostadskvarteren reviderats. Bebyggelsen har dock inte flyttats närmare bullerkällorna.

Risk

Farligt gods

E18 är en rekommenderad primär transportväg för farligt gods och Granhammarsvägen och Effektvägen är sekundära transportleder. På Granhammarsvägen fraktas framförallt farligt gods till de närliggande industrierna (Fresenius Kabi, Air Liquide) samt Livgardet. Detaljplanen möjliggör en bensinstation inom planområdet. Verksamheten på bensinstationen och transporter till stationen skulle kunna få påverkan på planerad bebyggelse. Med anledning av detta har en riskanalys tagits fram av Tyréns AB.

Riskanalysen visar att riskreducerande åtgärder behöver genomföras. För Granhammarsvägen och Effektvägen är risknivåerna lägre och riskreducerande åtgärder kan därför inte motiveras i samma utsträckning som längs med E18. För planområdet norr om E18 gäller även att verksamheterna som planeras inte är lika personintensiva som de som planeras söder om E18. Efter en bedömning av vilka konsekvenser som bidrar mest till de ökade risknivåerna har följande riskreducerande åtgärder föreslagits:

- Den befintliga bergväggen mellan E18 och Kungsängens-Tibble 1:331 utgör en effektiv skyddsbarriär och ska därför behållas. I dagsläget finns vissa partier där bergväggen är borttagen, detta anses vara acceptabelt och inga ytterligare åtgärder krävs.
- På liknande sätt utgör dike och vall längs E18 längs med Kungsängens-Tibble 1:330 en effektiv skyddsbarriär och ska därför också bevaras.
- Länsstyrelsens riktlinje om 25 meter till kvartersmark upprätthålls längs med E18.
- Ett bebyggelsefritt område om 15 meter från vägen skall upprätthållas längs med Granhammarsvägen och Effektvägen. Detaljplanen säkerställer ett avstånd på 25 meter.
- Byggnaderna ska utformas så att tillgång till utrymning finns i flera riktningar.
- Länsstyrelsens riktlinje om minst 50 meter mellan bensinstation och bostäder samt personintensiva verksamheter ska upprätthållas. Detta säkerställs genom planutformningen.
- De fasader som vetter mot E18 och Granhammarsvägen inom ett avstånd av 40 meter från vägen ska utföras med begränsade öppningar. Det säkerställs genom planbestämmelse.

I riskanalysen rekommenderas också att centralt avstängningsbar ventilation installeras i kontor och handelsbyggnader. Detta är dock en rekommendation som enligt riskanalysen inte behöver regleras i detaljplanen.

Områdena närmast E18, Granhammarsvägen och Effektvägen bör inte disponeras så att de uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Detta säkerställs genom planbestämmelse.

Drivmedelsstation

Samtliga skyddsavstånd enligt Räddningsverkets allmänna råd för bensinstationer ska uppfyllas och uppfylls enligt aktuellt förslag.

I Länsstyrelsens rapport Riskhänsyn vid planläggning av bebyggelse (remissversion, 2012) anges för bensinstationer följande skyddsavstånd:

- Ett minimiavstånd på 25 meter bör hållas från bensinstation till kontor och liknande.
- Ett minimiavstånd på 50 meter bör hållas till bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus samt samlingsplatser där oskyddade människor uppehåller sig.
- I nyplaneringsfallet bör alltid ambitionen vara att hålla ett avstånd på 100 meter från bensinstation till bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus.
- I nyplaneringsfallet anger Länsstyrelsen att ambitionen alltid bör vara att hålla ett skyddsavstånd på 100 m från en bensinstation till bostäder, men ett minimiavstånd anges på 50 meter.

Länsstyrelsens ambition för minimiavstånd från bensinstationer till bostäder och övriga verksamheter vid nyplanering uppfylls inte. I aktuellt förslag placeras bensinstationen drygt 50 meter från bostäder.

Länsstyrelsens riktlinje om minst 50 meter mellan bensinstation och bostäder/personintensiva verksamheter kommer att uppfyllas.

Vid ny bebyggelse som rymmer svårutrymbara lokaler ska ett avstånd på minst 100 meter till biogaslager hållas. Till övriga byggnader bedöms ett minsta avstånd till ett biogaslager (bestående av ett eller två gasflak) vara 50 meter vara tillräckligt baserat på konsekvensavstånd för antändning av gaslager (se WSP, *Risikanalyt för transport av biogas, Louddens biogasanläggning*, 2008). Då det inte kan uteslutas att biogas kommer att förekomma på bensinstationen rekommenderas ett avstånd på 50 meter till bostäder och personintensiva verksamheter.

Byggnad inom bensinstationen bör med hänsyn till brand- och explosionsrisk för bensin (oberoende av försäljningsvolym för fordonsbränsle) inte uppföras inom ett avstånd av 25 meter från:

- Tankfordonets lossningsplats
- Avluftningsanordningar från bensincistern
- Tankställe där fordon tankas (pump)

Infart för tankbilar kommer att ske från Pettersbergsvägen, mitt emot infarten till Lidl.

Bränslepåfyllnad kommer att ske på södra delen av drivmedelsstationens tomt. Avståndet från tankbilarnas körväg till befintliga och planerade bostäder kommer att överstiga 50 meter och risknivån bedöms bli acceptabel med föreslagna lösningar.

Det är viktigt att det finns vändmöjlighet för tankbilar inne på drivmedelsstationens fastighet så att tankbilarna kan köra ut samma väg som de kör in. Detta för att undvika transporter med farligt gods på Norrbodavägen som kommer att vara en bostadsgata. Utfart för tankbilar via den nya vägen mellan handelsplatsen och Granhammarsvägen kommer inte att vara tillåtet eftersom vägen kommer att få restriktioner för stora fordon på grund av terrängförhållandena.

Vid en olycka skulle transportererna kunna få påverkan på de planerade byggnaderna.

Granhammarsvägen är rekommenderad transportväg för farligt gods, se individriskberäkningar genomförda för Granhammarsvägen.

Konsekvenser av planens genomförande

En miljöbedömning har genomförts som konstaterade att planen kan innebära betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram i enlighet med miljöbalkens 6:e kapitel. Miljöaspekter som kan innebära betydande konsekvenser bedömdes vara: Buller från vägtrafik, risk och säkerhet, dagvatten, landskapsbild, fornlämningar, påverkan från transporter.

Detaljplanen berör ett område i nära anslutning till E18 vilket innebär att det idag är utsatt för bullerstörningar och inte kan anses ha höga rekreativvärden. Att exploatera ett sådant område är i grunden en fördel jämfört med ett oexploaterat mindre stört område. Det finns dock en del miljöaspekter man måste ta hänsyn till för att de negativa miljökonsekvenserna ska minskas.

En stor risk vid anläggandet av externa handelsplatser är att det totala trafikarbetet ökar regionalt då människor i första hand färdas med bil till dessa. I den handelsanalys som tagits fram för Upplands-Bro kommun framgår att det idag finns ett stort utflöde av köpkraft från kommunen och att kommuninvånarna i allt mindre utsträckning handlar i kommunen. Etableringen kan medföra att vissa av kommuninvånarnas bilresor blir kortare. Handelsplatsen kan dock generera tillkommande trafik om den lockar besökare från andra kommuner, speciellt om man planerar verksamheter med stor besöks-tillströmning. För att minska denna effekt är det viktigt att kollektivtrafiken byggs ut till området.

Planförslaget innebär att dagens naturmark till största delen försvinner och ersätts av stora byggnadsvolymer för verksamheter, handel, hotell, bensinstation, samt hårdgjorda ytor; där större delen tas i anspråk för parkering och nya vägar för angöring till området. Utifrån bedömningen att planområdet generellt inte hyser höga naturvärden är bedömningen att planförslaget sammantaget bedöms innebära små negativa konsekvenser för naturmiljö regionalt. För att minimera den negativa påverkan på naturmiljön lokalt är det viktigt att använda de värden som finns som ett tillskott i planen. Gatustrukturer och byggnaderna bör anpassas så att så mycket som möjligt av värdefull vegetation sparas.

Planförslaget bedöms innebära små negativa konsekvenser för friluftslivet då området idag inte har några stora värden för rekreation. Passager för gående och cyklisterna finns kvar eller utvecklas så att det blir enklare att röra sig genom området.

Beräkningar har utförts av de framtida föroreningshalterna i dagvattnet från planområdet (se miljökonsekvensbeskrivningen samt Bilaga 9 till Dagvattenutredning, Tyréns AB, 2014-02-01). Trots åtgärder ökar belastningen på Mälaren men i ringa omfattning. Det finns ingen reningsteknik (förutom reningsverk med fällningssteg och kväverening) som kan rena dagvatten i sådan utsträckning att utsläppsnivån bibehålls på samma nivå som från ett skogsområde. Någon risk för att uppsatta miljö kvalitetsmål för denna del av Mälaren påverkas bedöms inte uppstå. Någon negativ inverkan på Östra Mälaren som vattentäkt bedöms inte heller uppstå. Risken för översvämningar i Gröna dalen ökar inte om planförslaget genomförs med föreslagna dagvattenåtgärder.

Konsekvenser blir måttligt negativa för landskapsbilden jämfört med nollalternativet. De nya byggnaderna kommer att vara väl synliga från omgivande vägar. De är tänkta att ha hög arkitektonisk kvalitet, vilket framgår av gestaltungsprogrammet. Det är dock uppenbart att landskapsbilden kommer att förändras och att handelsbyggnaderna och verksamhetsbyggnaderna kommer att synas från väg E18.

Vad gäller buller så är området bullerstört idag från E18 och planförslaget innebär ny trafik inne i området. För att bostäderna ska klara riktvärdena behöver avsteg med ljuddämpade innergårdar användas. Detta kan göras i centrala lägen där man gör bedömningen att det är viktigt och attraktivt med bostäder. Uteplatserna kräver skyddsåtgärder för att klara kraven avseende maximala ljudnivåer. De maximala ljudnivåerna innebär också att det är viktigt att beakta exempelvis

fasadmateriel för att inomhuskraven ska klaras. För omkringliggande bostäder blir skillnaderna små. Några bostäder får dock betydligt högre nivåer jämfört med idag.

Ur risksynpunkt gäller att samtliga skyddsavstånd enligt Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) allmänna råd för bensinstationer uppfylls enligt aktuellt förslag. Länsstyrelsens riktlinjer angående minimiavstånd från bensinstationer till bostäder klaras inte för nyetableringsfallet där riktlinjerna anger 100 meter. Men ett avstånd på 50 meter bedöms med stöd av konsekvensberäkningar för bensinutsläpp och utsläpp av biogas vara tillräckligt ur ett riskperspektiv. Resultatet av riskanalysen sammantaget är att risknivån är sådan att rimliga riskreducerande åtgärder skall införas för att få acceptabla risknivåer. Utifrån risknivån föreslås ett antal säkerhetshöjande åtgärder, varav vissa införs som planbestämmelser och andra är rekommendationer. Förutsatt att föreslagna åtgärder genomförs blir konsekvenserna mycket små.

En fornlämning kommer att dokumenteras och tas bort. Detta innebär små negativa konsekvenser för kulturmiljövårdet. Under fjärde kvartalet 2013 genomfördes en arkeologisk utredning etapp 1 (fältinventering och kart- och arkivstudier) inom planområdet. Inga okända fornlämningar konstaterades vid utredningen.

Den nedlagda deponin kommer att tas bort när planförslaget genomförs. Detta bedöms innebära små positiva konsekvenser då föroreningsrisken helt försvinner. Enligt de provtagningar som genomförts så innebär inte deponin någon föroreningsrisk. Under 2014 har en oljetank som påträffades i området fraktats bort och markprovtagning har gjorts som visar att marken under oljetanken inte är förorenad.

Administrativa frågor

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

Övriga administrativa frågor

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Lovplikten har utökats för trädfällning inom en zon i området norr om E18.

Medverkande i projektet

Detaljplanen med tillhörande handlingar är upprättad av Plan- och exploateringsavdelningen i Upplands-Bro kommun i samarbete med Tyréns AB, BAU Arkitekter och Norrboda Exploaterings AB.

Ett flertal medarbetare med specialistkompetenser på kommunens tekniska avdelning samt bygg- och miljöavdelningen har också bidragit till arbetet.

Upprättad 2015-01-14 av
Plan- och exploateringsavdelningen

David Lanthén
Plan- och exploateringschef

Henric Carlson
Planarkitekt

Katrin Karlsdottir
Projektledare exploatering