Regionledningskontoret
Anders Wilandson

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-10-05

TRN 2021-0149

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Yttrande över FÖP Bro 2040 - Fördjupad översiktsplan för Upplands-Bro kommun

Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Upplands-Bro kommun över FÖP Bro 2040 - fördjupad översiktsplan för Upplands-Bro kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Upplands-Bro kommun har remitterat granskningshandling, FÖP Bro 2040 – fördjupad översiktsplan för Upplands-Bro kommun, till Region Stockholm för yttrande.

Region Stockholm stödjer kommunens planeringsinriktning att kollektivtrafikens behov ska prioriteras vid stationsområdet. Hur kollektivtrafikens ytbehov vid stationsområdet ska tillgodoses behöver ske i fortsatt samverkan mellan Region Stockholms trafiknämnd, Upplands Bro kommun, samt Trafikverket. Region Stockholm ser positivt på att planförslaget har utvecklats med tydliga planeringsinriktningar i syfte att stärka förutsättningarna för cykel.

Bakgrund

Region Stockholm har fått Upplands-Bro kommuns bearbetade förslag till fördjupad översiktsplan för Bro - FÖP Bro 2040, på remiss i samband med granskning. Tillväxt- och regionplanenämnden svarar på Region Stockholms vägnar. Ärendet har beretts i samråd med trafikförvaltningen. Yttrandet utgår från Region Stockholms roll som ansvarig för regional fysisk planering enligt plan- och bygglagen, regionalt utvecklingsansvarig samt som ansvarig för kollektivtrafiken i länet. Region Stockholm har tidigare lämnat synpunkter under samrådet (TRN 2020-0146). Region

Stockholms yttrande fokuserar på eventuellt kvarstående synpunkter samt synpunkter på nytt innehåll.

Sedan samrådet har planförslaget reviderats med hänsyn till de synpunkter som inkom under samrådet. Förstudie för Bro stationsområde samt förstudie för område Kvista har tillkommit som underlag sedan samrådet och flera synpunkter är kopplade till bearbetningar till följd av förstudierna.

Region Stockholms yttrande

Bebyggelse- och befolkningsutveckling
Till granskningsförslaget har det tillkommit en beskrivning av förväntad befolkningsökning. Region Stockholm anser att planförslaget skulle stärkas ytterligare om kopplingar mellan den förväntade befolkningsutveckling och beskrivningen av planerad utbyggnadstakt förtydligas. Till exempel vore det fördelaktigt om det förtydligas geografiskt var och hur många bostäder och arbetsplatser som tillkommer på olika platser.

Utvecklingen av transportinfrastrukturen, däribland kollektivtrafiken, behöver också stödjas av en markanvändning och bebyggelsestruktur som dels utformas så att kollektivtrafiken kan utvecklas, dels utformas på ett sådant sätt att hållbara färdmedel gynnas. Region Stockholm anser att det skulle gynna efterföljande planering om kommunen på ett tydligare sätt visar hur bebyggelsestrukturen avser utvecklas.

Pågående planering
Region Stockholm anser att det behöver göras en översyn av vilka planprocesser och projekt som pågår parallellt med den fördjupade översiktsplanen för att skapa en sammanhållen planering, särskilt för de planer som kan vara i konflikt med förslagets planeringsinriktningar som syftar till att stärka kollektivtrafikens förutsättningar. Detta skulle med fördel kunna föras in i planförslagets kartor på ett överskådligt sätt för att tidigt tydliggöra eventuella konfliktytor.

Systemstudie
Kommunen anger att förutsättningarna för att göra en systemanalys undersöks och att den i så fall kommer att presenteras i samband med att FÖP Kungsängen går ut på granskning. Region Stockholm anser att resultatet av en sådan systemanalys också ska arbetas in i FÖP Bro 2040. Utifrån planförslaget är det i dagsläget svårt att bedöma hur många som kan antas resa kollektivt genom den markanvändning som ges i förslaget.

Bro Stationsområde
Region Stockholm anser att det behövs en fortsatt samverkan i utvecklingen av stationsmiljön vid Bro Stationsområde och att detta med fördel kan ske utifrån ansvar och de ekonomiska förutsättningar som finns hos respektive part. Det är viktigt att klargöra vilka ekonomiska förutsättningar som finns på kort och lång sikt.

Region Stockholm ser positivt på kommunens planeringsinriktning att kollektivtrafikens behov ska prioriteras vid stationsområdet. Detta är en förutsättning för att bytespunkten med bussterminal och station ska kunna utvecklas samt för att framtidssäkra att kommunens behov av kollektivt resande kan tillgodoses på ett effektivt och rationellt sätt. När det gäller bytespunkten/bussterminalen vid stationen är det därmed viktigt att det finns plats för att utöka kapaciteten i takt med den utbyggnad som kommunen står inför. Hur kollektivtrafikens ytbehov vid stationsområdet ska tillgodoses behöver ske i fortsatt samverkan mellan Region Stockholms trafiknämnd, Upplands Bro kommun samt Trafikverket.

När det gäller förändringar av befintliga vägar, särskilt de delar av Enköpingsgatan som föreslås utvecklas till mer av en småstadsgata, saknar Region Stockholm tydligare information om vad detta innebär konkret, för att kunna bedöma hur det påverkar busstrafiken. I sammanhanget vill Region Stockholm informera om att en ny version av Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (TN-S-2094363) har antagits.

Då busstrafiken har andra krav än biltrafik anser Region Stockholm fortfarande att planförslaget ska redovisa vilka vägar för busstrafik som ska angöra bussterminalen. Relationen mellan bussterminal, bytespunkt och pendeltågstationen kan också med fördel beskrivas ytterligare. Det saknas också redovisning avseende strategiska kopplingar för busstrafik.

Kommunen lyfter problematiken att om inte tillräckliga ytor finns för terminalområdets utveckling, kan busslinjenätet behöva utformas med bussarnas tidsreglering på annan plats, antagligen i Bro centrum. Region Stockholm vill informera om att tiden för reglering ofta bara är någon minut och därmed kommer reglerplatser inte kunna placeras i centrum då avståndet är för långt bort från stationen. Möjligen skulle platser för paus och rast kunna placeras i centrum men detta behöver studeras vidare tillsammans med Region Stockholm.

Spår och pendeltågstrafik
Region Stockholm stödjer ståndpunkten i förslaget att lyfta in resultaten från ÅVS Väster om Kungsängen in i underlaget för den kommande planeringen och anser att förslaget kan kompletteras med reserverade ytor för detta. Markreservat ska också ritas ut på karta.

Fjärrtågtrafiken kommer att öka på Mälarbanan. Det är bland annat drivet av utvecklingen av snabbare tågtrafik Stockholm - Oslo vilket Region Stockholm stödjer genom sitt engagemang i Oslo-Stockholm 2:55. Delen Kallhäll - Kungsängen har begränsade ytor för spårbreddning men Kungsängen - Bålsta har goda förutsättningar för en breddning. Planförslaget behöver i detta avseende säkerställa att markreservat finns för en långsiktig utveckling av järnvägen och stationsområden.

Ett fyrspår väster om Kallhäll kan antingen utformas längs befintlig korridor eller en i ny korridor. De olika alternativen har olika för- och nackdelar. Med befintlig korridor förstärks nuvarande barriär och spår-anslutningarna till pendeltågsdepån i Bro och industrispår behöver särskilt beaktas.

Cykel
Region Stockholm ser positivt på att planförslaget har utvecklats med tydliga planeringsinriktningar i syfte att stärka förutsättningarna för cykel och att planförslaget har tillförts nya kopplingar som förbättrar cykel-infrastrukturen i kommunen. Region Stockholm anser fortsatt att det regionala cykelstråket Brostråket/Bålsta med fördel kan pekas ut tydligare i kartmaterialet för att för att på så vis tydliggöra kopplingarna till den regionala cykelinfrastrukturen och den regionala cykelplanen.

Grönstruktur
Region Stockholm välkomnar slutsatserna från förstudien för Kvista-området och anpassningen av området för bebyggelseutveckling i Kvista. I kombination med förändringen i tätortsavgränsningen ger det föreslagna grönområdet för rekreation och ekosystemtjänster i Kvista förbättrade förutsättningar för att stärka det gröna svaga sambandet.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm då planen avser kommunala beslut.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag

1. FÖP Bro 2040 - Fördjupad översiktsplan för Upplands-Bro kommun, granskningshandling
2. Planeringsförutsättningar för fördjupad översiktsplan för Bro
3. Hållbarhetskonsekvensbeskrivning för fördjupad översiktsplan för Bro
4. Protokollsutdrag kommunstyrelsen Upplands-Bro kommun 210526 §67 Fördjupad översiktsplan för Bro.

Beslutsexpediering

1. Upplands-Bro kommun

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-10-05

FÖP Bro 2040

– Fördjupad översiktsplan för Bro
framtagen av Upplands-Bro kommun

Granskningshandling 2021-05-26



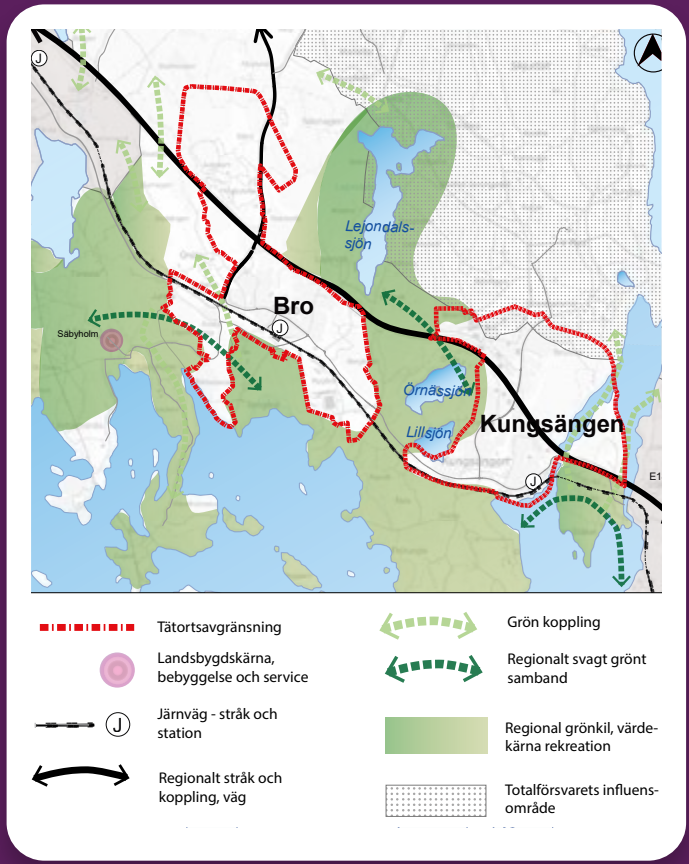
FÖP Bro 2040

– Fördjupad översiktsplan för Bro framtagen av Upplands-Bro kommun

Upplands-Bro växer och vi utvecklar kommunen för att möta framtidens behov. Den här fördjupade översiktsplanen fokuserar på Bro och på hur du som bor, arbetar eller besöker Bro ska kunna trivas, utvecklas och ta del av de värden och resurser som finns här. I Bro är det nära till grönområden och vatten, det finns ett aktivt kultur- och föreningsliv och goda möjligheter för företag att växa och anställa. FÖP Bro 2040 visar hur kommunen vill att Bro ska utvecklas fram till 2040, med utblick mot 2050.

Välkommen till Bro 2040, en modern småstad nära storstaden!

Ett hållbart Upplands-Bro – kommunen som ger plats!



Innehåll

Inledning	2
Varför en FÖP Bro?	4
Illustrationskarta - utvecklingsstrategier	5
Så arbetar vi med hållbar utveckling	6
Bro år 2040	8
Bebyggelseutveckling	10
Strategikarta - bebyggelseutveckling	11
Infrastruktur	16
Strategikarta - infrastruktur	17
Bros torg	21
Strategikarta - Bro torg och station	24
Bro stationsområde	25
Målpunkter, näringsliv och service	28
Genomförande	31
Strategikarta - genomförande	33
Hållbarhetskonsekvenser	34
Ändringar av ÖP 2010	36
Bakgrund	37

UPPLANDS-BRO KOMMUN



Bro sett från sydost.

Varför en FÖP Bro?

Upplands-Bro har gått från att vara en landsortskommun i regionens periferi till en kraftigt expansiv kommun med hög inflyttning. Kommunen ligger attraktivt vid Mälaren och tätorterna Bro och Kungsängen nås snabbt och lätt med pendeltåg via Mälarbanan eller bil via E18.

Bro ska växa hållbart

Bro är med sina 10 532 (2020) invånare den näst största tätorten i kommunen. Fram till 2050 kommer Bro att växa med 3 000-4 000 bostäder, och befolkningen kan komma att fördubblas under den perioden. Tillväxten är en utmaning, men den ger också en möjlighet att utveckla Bro på ett sätt som är till nytta och glädje för de boende och för hela kommunen.

Vi vill att Bro ska växa på ett hållbart sätt. Upplands-Bro kommun ska erbjuda en bra barnomsorg och skola, god social- och äldreomsorg, ett stort utbud av arbetstillfällen, ett rikt fritids- och kulturliv, attraktiva bostäder, välkomnande boendemiljöer och områden för friluftsliv och rekreation. När befolkningen växer behöver utbudet och servicen också växa för att kunna möta behoven. Nu tar vi nästa steg i planeringen för ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart Bro.

FÖP Bro tar ett helhetsgrepp om utvecklingen i tätorten och förtydligar förutsättningarna och inriktningen på den fysiska planeringen i Bro på lång sikt. Planen visar kommunens mark- och vattenanvändning fram till 2040 med utblick mot 2050. FÖP Bro ska underlätta för kommande processer som detaljplanering, bygglovsfrågor och annan tillståndsprövning. Den ska vara vägledande för exploatörer och andra som har ett intresse av att delta i kommunens utveckling. Planen ska också ge stöd för kommunens egna prioriteringar i arbetet för ett mer ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart samhälle.

Uppdraget

Under vintern 2018 gav Kommunstyrelsen samhällsbyggnadschefen i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för Bro. I uppdraget ingår att särskilt belysa social hållbarhet, barnperspektivet, ett förändrat klimat och trafikens brister och behov. Utöver dessa teman förhåller sig planen också särskilt till FN:s globala hållbarhetsmål, Agenda 2030.

Avgränsning

Horisontåret för planen är 2040 med utblick mot 2050. Den rumsliga avgränsningen är den antagna tätortsavgränsningen för Bro enligt Landsbygdsplan FÖP 2016 med fyra förslag till ändringar.

Planens relation till ÖP 2010 och FÖP 2016

En fördjupad översiktsplan är formellt sett en ändring av gällande översiktsplan. Upplands-Bros kommunövergripande översiktsplan heter ÖP 2010. Kommunen har också en fördjupad översiktsplan för landsbygden som antogs i juni 2017, Landsbygdsplan FÖP 2016.

FÖP Bro är en geografisk fördjupning och utgör alltså en ändring av ÖP 2010.

FÖP Bro 2040 ersätter kapitel 10 i ÖP 2010, ”Bro”. FÖP Bro innebär också förändringar i kapitlen om boende och infrastruktur för de delar av Bro som ligger innanför tätortsgränsen. I övrigt fortsätter alla kapitel i ÖP 2010 och FÖP 2016 att gälla som vanligt. Det innebär att vissa temaavsnitt, som exempelvis risk och säkerhet och teknisk försörjning, inte beskrivs ingående i och med att ÖP 2010:s riktlinjer fortfarande gäller. Däremot tas dessa aspekter upp i de fall där FÖP Bro föreslår något där det krävs särskild hänsyn eller där vi ser att det förekommer en målkonflikt.

På sidan 36 specificerar vi vilka ändringar av ÖP 2010 som FÖP Bro 2040 innebär.

Hur gör vi det?

I Bro har vi fem utvecklingsstrategier:

Centrala Bro ska utvecklas till en modern småstad

Vi utvecklar Bro till en modern småstad genom att förtäta centralt och längs Enköpingsvägen med bebyggelse av småstadskaraktär. Vi knyter ihop de centrala delarna av Bro med stationen och Trädgårdsstaden söder om järnvägen genom att utveckla stråket från Bro Torg mot Köpmanvägen och stationen.

Bro torg ska vara en trygg och levande mötesplats

Torget ska vara tryggt, välkomnande och tillgängligt för alla; kvinnor och män, flickor och pojkar, unga och gamla från alla delar av Bro. Förtätning och gestaltning av torget och aktivering av ytorna runt omkring ska bidra till en levande och trivsam mötesplats för alla.

Broborna ska få närmare till Mälaren

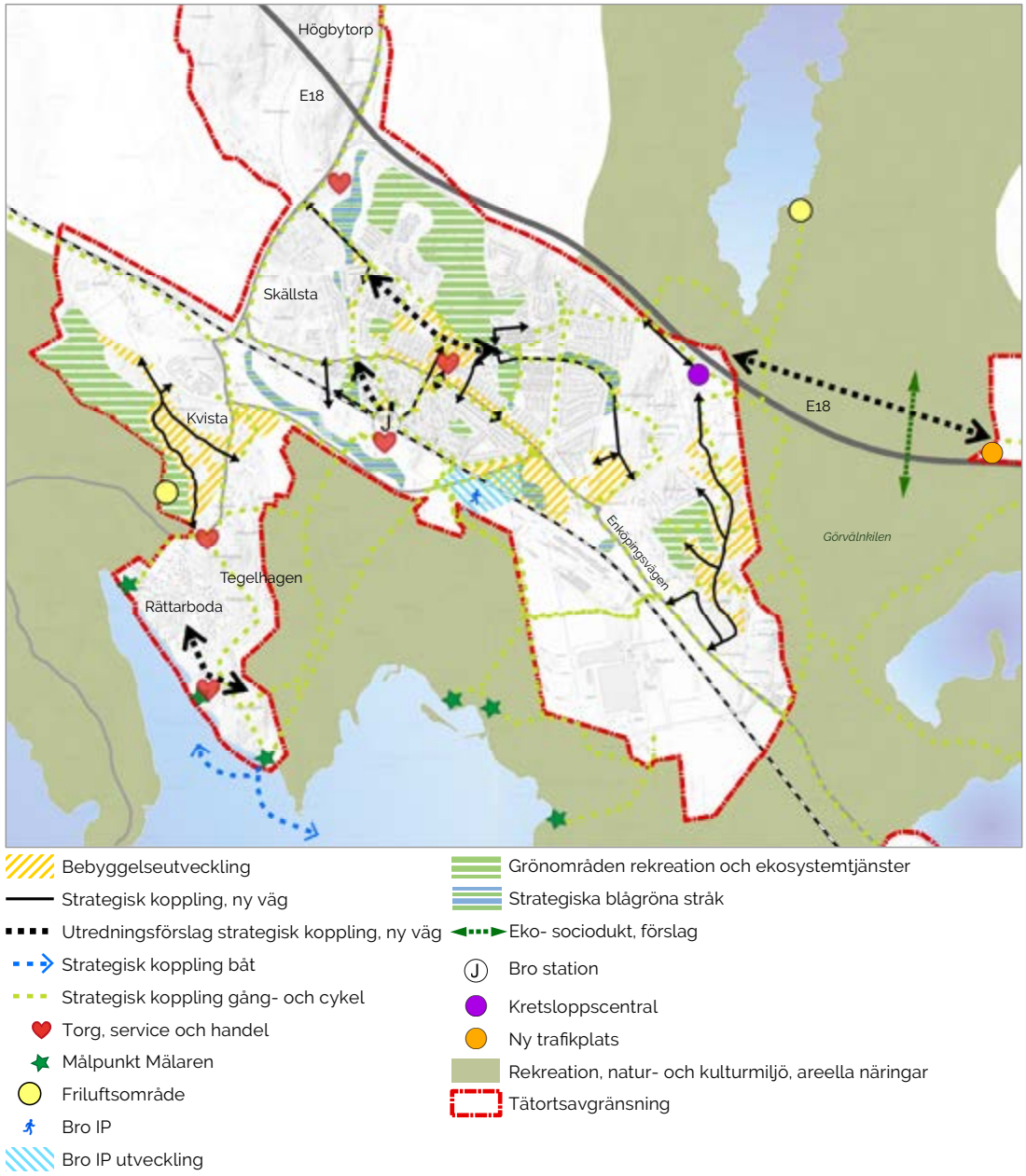
Vi stärker kopplingen till Mälaren genom att förstärka gång- och cykelvägar, peka ut besöksmål vid vattnet för utveckling, och genom att bygga ihop tätorten hela vägen från Tegelhagen och Rättarboda till centrala Bro.

Bro station ska bli en knutpunkt och mötesplats som binder ihop norra och södra Bro med varandra.

Bro station ska utvecklas för att möta behoven hos en växande befolkning. Med gestaltning, fler funktioner och aktivering av allmänna platser ska stationen bli en mötesplats för Brobor norr och söder om järnvägen.

Naturen och kulturen ska få ta plats i Bro

Vi sätter värde på naturen som finns i och runt omkring Bro. Vi uppmuntrar till bebyggelse som harmonierar med kulturlandskapet och bidrar positivt till både grön och blå infrastruktur och ekosystemtjänster i kommunen.



Så arbetar vi med hållbar utveckling

Upplands-Bro kommun arbetar med hållbar samhällsutveckling och helhetssyn. Social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet genomsyrar det dagliga arbetet och samhällsbygget. Kommunens vision – ”Ett hållbart Upplands Bro – Kommunen som ger plats” är en självklar utgångspunkt.

FÖP Bro 2040 involverar de fyra huvudmålen och fem av de sex största utmaningar som identifierats i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2050. Vi möter dem utifrån Bros specifika förutsättningar.

De globala målen är våra gemensamma

Vi utgår också från Agenda 2030, FN:s globala mål för en hållbar utveckling. I beskrivningen av våra särskilda teman (se nedan) och de kriterier för ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart samhälle som varit utgångspunkten för FÖP-arbetet har vi haft de globala målen som inspiration och förlaga.



För att synliggöra när ett förslag eller en planeringsinriktning anknyter särskilt till Agenda 2030 använder vi oss av symbolen för det mål som är relevant, och förtydligar med en kommentar på vilket sätt de hänger ihop.

Observera att många förslag har anknytning till mer än ett mål. Symbolerna ska ses som exempel snarare än en fullständig redovisning.



Så här kan det se ut när en planeringsinriktning anknyter särskilt till målet Hållbara städer och samhällen.



Så här kan det se ut när en planeringsinriktning anknyter särskilt till målet Jämställdhet.



Den här symbolen använder vi för att visa när ett ställningstagande anknyter särskilt till barnperspektivet.

Särskilda teman i FÖP Bro

Social hållbarhet

Vi utgår från att en socialt hållbar utveckling innebär att samhällets resurser fördelas på sätt som skapar möjlighet för fler att förverkliga sina liv genom utbildning, arbete och boende med tillgång till önskade kvaliteter. Det betyder också att den sociala sammanhållningen och samhörigheten med samhället stärks genom att fler görs delaktiga i samhällsutvecklingen. Och det innebär att människors behov och trygghet säkerställs.[1]

1 Definitionen är lånad av Stockholms Stad (2015), Skillnadernas Stockholm – Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm.

Ett förändrat klimat

Vi utgår från Klimatlagen och regeringens klimatmål som syftar till att skapa ett hållbart samhälle som är anpassat till ett förändrat klimat och är fritt från utsläpp och farliga gifter med hänsyn till både människor, djur och natur.

Trafikens brister och behov

Vi utgår från den Regionala utvecklingsplanens mål om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka och att skapa ett mer transporteffektivt samhälle.

Barnperspektiv

Vi utgår från Barnkonventionen och att:

Alla barn har samma rättigheter och lika värde.

Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.

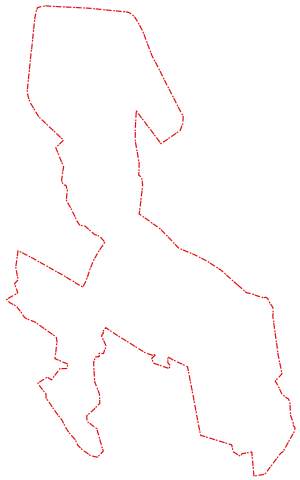
Alla barn har rätt till liv och utveckling.

Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad.

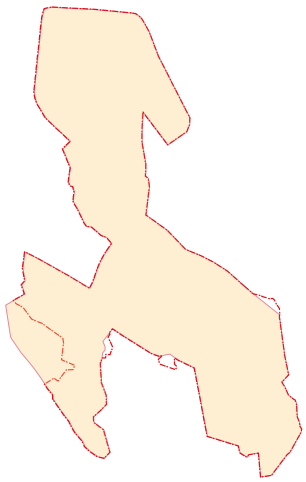
Ändringar av tätorts-avgränsningen

I ÖP 2010 redovisas tätortsavgränsningen för tätortsutvecklingen av Bro. I FÖP 2016 justerades den något. Och nu sker detaljplanering för bostäder i två områden utanför tätorten. Därför justerar vi tätortsavgränsningen i enlighet med detta.

Vi minskar ytan för det i ÖP 2010 utpekade utvecklingsområdet ”Kvista”. I stället prioriteras området för rekreation och jordbruksmark inom landsbygden. Vi föreslår också en mindre utvidgning av tätorten vid Kockbacka trafikplats samt för pågående planuppdrag ”Klockaren och Härnevi hage”.



Förslag FÖP Bro.



Nytt förslag jämfört med gällande FÖP 2016 beige fält.

Allmänna och statliga intressen

Planförslaget som helhet består av tre delar: plandokument, hållbarhetskonsekvensbeskrivning och planeringsförutsättningar.

I planeringsförutsättningarna redogör kommunen för hur FÖP Bro förhåller sig till riksintressen med mera och resultatet av avvägningarna visas i plandokumentet.

Kommunens översiktsplanering är skyldig enligt lag att på olika sätt ta hänsyn till det allmännas bästa och statliga ställningstaganden om exempelvis skyddsvärda områden. När staten pekar ut geografiska områden som är av nationell betydelse för olika samhällsintressen, kallas dessa för riksintressen.

Mellankommunala intressen

Mellankommunala intressen är frågor där vi behöver samarbeta med andra kommuner kring utvecklingen. En sammanställning av de mellankommunala intressen som är aktuella för FÖP Bro redovisas i planeringsförutsättningarna på sidan sju. I de utvecklingsstrategier och den mark- och vattenanvändning som FÖP Bro föreslår har avvägningar gjorts mellan dessa olika intressen. Detta gäller till exempel fyrspårsreservat längs Mälarbanan, värnandet av den regionala grönkilen och utvecklingen av Högbytorpsområdet.

Varför är FÖP Bro så kort?

Med ett kortfattat dokument vill vi bidra till en tydligare styrning av den fysiska planeringen, och fokusera på de frågor som är viktiga att samråda med alla inblandade. Det ska vara lätt att se vad kommunen vill.

De förutsättningar som ligger till grund för planförslagets avvägningar och hänsynstaganden är samlade i flera olika dokument som följer med som underlag:

1. **Planeringsförutsättningar**
   Består av tematiska kartbilder över kommunen med gällande riksintressen, natur- och kulturvärden med mera. Här finns också beskrivningar av avvägningar och hänsyn samt tydliggörande av skillnader mellan ÖP 2010 och FÖP Bro 2040.
2. **Hållbarhetskonsekensbeskrivning inklusive miljökonskvensbeskrivning.**
3. **Förstudie för Bro centrum.**
4. **Förstudie för Bro stationsområde.**
5. **Förstudie för området ”Öster om Kockbacka”.**
6. **Förstudie för området Kvista.**
7. **Kulturmiljöinventering för Bro.**
8. **Trafiknätsanalys för Bro.**
9. **PM för genomförd ekosystemtjänste-kartläggning inklusive övergripande natur-värdesinventering.**
10. **PM om statistik och analyser för social hållbarhet.**
11. **PM om genomförda täthets- och nåbarhets-analyser (ur barnperspektiv bland annat).**
12. **PM om jordbruksmark i Upplands-Bro kommun.**

Bro år 2040 – en modern småstad nära storstaden

Från kyrkan mitt i byn till ett pendlarsamhälle

Bro är kommunens näst största tätort efter Kungsängen. Pendeltåget löper genom orten och går i halvtimmestrafik mot Stockholm och Bålsta. Man tar sig lätt till Bro från Stockholm eller Bålsta via järnvägsstationen eller via E18 med två trafikplatser. Landsbygden är samtidigt väldigt närvarande både visuellt och mätt i avstånd.

Tätorten Bro har, som namnet antyder, sitt ursprung kring Bro kyrka och Brogård. Bro kyrka uppfördes under 1100-talet och vid den tiden var Upplands-Bro en strategisk centralbygd mellan Birka, Sigtuna och Uppsala.

Under 1900-talets första hälft växte Bro fram i makligt tempo. Tillskotten var småskaliga och inordnades i landskapet allt eftersom. Vid nittonhundratalets mitt påbörjades en kraftigare tillväxt som kulminerade under sextio- och sjuttiotalet för att sedan avta. År 2001 öppnades den nya pendeltågsträckan Kungsängen – Bålsta med ny pendeltågstation i Bro. Det blev startskottet till en ny period av bebyggelseutveckling i Bro.



Bro station kring sekelskiftet. Foto av: Järnvägsmuseet

Bro idag – En blandning av småstad och förort

Bro är präglat av miljonprogramstidens planeringsideal, med en tydlig uppdelning mellan arbetsområden, bostadsområden och centrum. Här finns 70-talets funktionalism, villasamhällets framväxt runt kommunikationsstråk och bilens givna plats i samhället längs större stråk. I Bro finns även ett tydligt lokalsamhälle. Bebyggelsen är genomgående låg och gles. Det finns gott om öppna ytor men saknas en kvalitativt sammanhållande grönstruktur och tydliga, aktiva mötesplatser för invånare, verksamma och besökare. Bro idag har drag av både förort och småstad.

Bro torg har en i grunden tilltalande gestaltning med småstadskänsla. Samhället har också en stark närvaro genom skolor och förskolor, bibliotek och simhall med äventyrsdel. Det finns kvar flera vackra gamla byggnader med högt kulturmiljövärde i centrala lägen av Bro som bidrar till platsens identitet.

Bros styrka är kombinatinen av småstadens småskalighet, arkitektur och närhet till natur och landsbygd med ett gott pendlarläge till Stockholm. Här finns också tätortsnära skogsområden och idrottsplatser, Sätrabäcken och Brobäcken, närhet till naturområden, Mälaren och Lejondalssjön med rekreationsmöjligheter. Med andra ord har Bro många värden att både värna om och utveckla vidare.

Bro år 2040 har utvecklats till en modern småstad

Syftet med FÖP Bro 2040 är att Bro ska bli en tryggare, roligare och mer attraktiv plats att bo på – en modern småstad nära storstaden. Vi ska dra nytta av det goda pendlingsläget till Stockholm, samtidigt som Bro ska fortsätta att utvecklas till en plats med egen karaktär och dragningskraft. Genom att utveckla Bro torg till en tryggare, trevligare och mer aktiv mötesplats, förtäta centralt och längs Enköpingsvägen med bebyggelse av småstadskaraktär och stärka stråket mellan stationen och torget ska Bro 2040 ha uppnått sin fulla potential.



Foto av: Valery Voennyy/Mostphotos och Katherine Hernandez/Mostphotos

Gamla och nya Bro hänger ihop

Just nu pågår två stora utbyggnadsprojekt söder om järnvägen, Trädgårdsstaden och Tegelhagen, med utrymme för över 4 000 bostäder. Det kommer att innebära att en helt ny del av Bro växer fram på andra sidan järnvägen under de kommande tio till femton åren. Fram till 2050 kommer Bro att ha växt ytterligare med fler mindre bostadsområden med småhus. De nya områdena måste hänga ihop med de gamla i en helhet, där boende från olika områden träffas och umgås på torget, i skolan, på badplatsen eller på biblioteket. I FÖP Bro 2040 pekar vi därför ut nya kopplingar över järnvägen och ny bebyggelse i Kvista som binder ihop Tegelhagen och Rättarboda med Trädgårdsstaden. Vi föreslår också utveckling av Bro IP som en levande mötesplats med inriktning på rekreation för alla Bro-bor och besökare, där människor i olika åldrar och med olika bakgrund kan mötas. Detta och många andra förslag i planen kommer att bidra till att öka sammanhållningen i hela kommunen och stärka Bro-andan som redan finns idag.

Tryggheten har ökat och avstånden krympt

I framtidens hållbara småstad Bro står hög tolerans, trygghet och människors lika värde i centrum. Människor känner tillit till samhällets institutioner och har förtroende för varandra. I småstaden Bro har den socioekonomiska och fysiska segregationen minskat.
I Bro 2040 är det enkelt att röra sig mellan olika områden för både bilar, cyklar och fotgängare. Det går snabbt och lätt att ta sig ner till Mälaren för ett dopp. Det är nära till Stockholm men ännu närmare till attraktiva mötesplatser och ett aktivt friluftsliv på hemmaplan.

Bro växer åt flera håll, men vi värnar grönkilen och vår fantastiska natur

Söder om Bro passerar grönkilen Görvälnkilen, som är av både regional och lokal betydelse. Öster om Bro utgör Görvälnkilen en tydlig gräns mellan Bro och Kungsängen. Naturen är inte bara viktig för människors rekreation och välbefinnande, utan också avgörande för klimatets, den biologiska mångfaldens och djurlivets skull.

Om Bro ska växa på ett hållbart sätt bör det inte ske på bekostnad av grönkilen och de kvaliteter som bidrar till att göra Upplands-Bro till en attraktiv kommun att bo och leva i. Utöver justeringen av tätortsgränsen för att införliva redan pågående detaljplaner i tätorten, föreslår vi därför ingen ytterligare bebyggelse i grönkilen. Vi pekar också ut ett antal platser för tätortsnära parker, rekreation, odling och friluftsliv. Detta föreslår vi till exempel i Råbyskogen, Kvista och på mindre grönytor i centrala Bro.






Foto av: Jannebanan/Mostphotos och Susanna Evert

Bebyggelseutveckling

Planeringsinriktningar

- Bibehåll Bros måttliga skala och utveckla centrala Bro till en modern småstad.
- Använd fysisk planering för att utveckla Bro till ett mer sammanhållet, tryggt och jämlikt samhälle med småstadsprägel.
- Satsa på förtätning och utveckling av befintligt bestånd.
- Prioritera områden för bostäder som redan finns utpekade för bebyggelseutveckling i översiktsplanen. Koppla till befintliga områden och undvik "satelliter".
- Höj kvaliteten på grönområden och offentliga rum i samband med att vi förtätar med bostäder och arbetsplatser.
- Eftersträva en varsam blandning av olika hustyper och upplåtelseformer.
- Bygg på naturens och landskapets villkor.
- Använd fysisk planering för att stärka folkhälsan.
- Reservera ytor för dagvatten, översvämningar och skyfall.
- Skapa dagvattenlösningar med rekreativa kvalitéer.
- Värna och utveckla ekosystemtjänster i tätorten, som tätortsnära skogar, grönska och vatten.
- Reservera yta för en ny kretsloppscentral.

Högt exploateringstryck kräver en långsiktig strategi

Dagens höga exploateringstryck ökar behovet av långsiktiga strategier för hur utbyggnaden ska ske på ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart sätt. Under 2017 och 2018 antogs två stora detaljplaner som ligger inom Bro tätort: Trädgårdsstaden etapp 1 och Tegelhagen. Tillsammans innehåller planerna mer än 4 000 bostäder i både flerbostadshus och småhus, och utbyggnaden av dessa kommer att förändra Bro i grunden.

I avsnittet om bebyggelseutveckling beskriver vi med hjälp av ett antal planeringsinriktningar hur vi ska bygga för att Bro ska kunna utvecklas till en modern småstad.

Utmaningar:

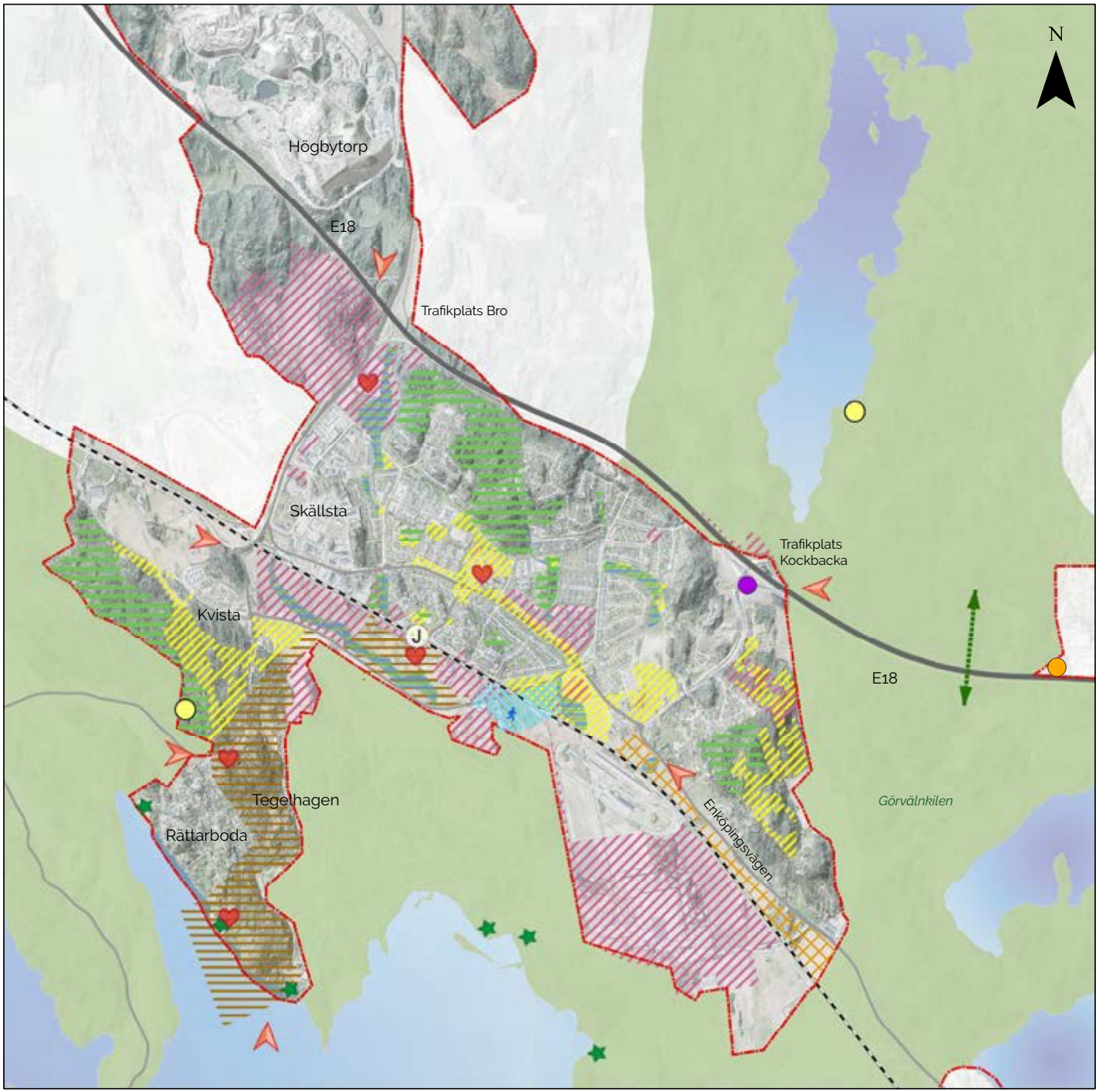
- Det är viktigt att göra saker i "rätt" ordning för att utnyttja infrastrukturen på ett ekonomiskt hållbart sätt och undvika nybyggda områden utan fungerande kollektivtrafik och service.
- Kommunen behöver anpassa takten med vilken nya bostäder kommer ut på marknaden. Det höga exploateringstrycket i Upplands-Bro och grannkommunerna riskerar annars att leda till osålda eller outhyrda bostäder.
- Mark inom tätorten är en begränsad resurs. Behovet av nya bostäder, service och infrastruktur konkurrerar därför med behovet av tätortsnära natur, som är så viktig för bland annat trivsel, folkhälsa och attraktivitet.
- Klimatförändringarna ställer nya och högre krav på oss, både när det gäller befintlig och tillkommande bebyggelse. Vi måste bygga energisnålt och på ett sätt som klarar mer extrema väder och bidrar till en miljömässigt hållbar livsstil.



Foto av: Hans Christiansson/Mostphotos

Bebyggelseutveckling Bro

- Bebyggelseutveckling
- Pågående detaljplaner
- Pågående utbyggnad, antagna detaljplaner
- Areella näringar, tätortsnära jordbruksmark
- Entréer till tätorten
- Torg, service och handel
- Målpunkt Mälaren
- Friluftsområde
- Bro IP
- Bro IP utveckling
- Grönområden rekreation och ekosystemtjänster
- Strategiska blågröna stråk
- Bro station
- Ny kretsloppscentral
- Ny trafikplats
- Eko- sociodukt, förslag
- Tätortsavgränsning
- Rekreation, natur- och kulturmiljö, areella näringar



Så här ska vi göra

Bibehåll Bros måttliga skala och utveckla centrala Bro till en modern småstad

Utvecklingen av centrala Bro är viktig inte bara för de boende i området utan för hela Bro och för hela kommunen. Det är i centrala Bro vi skapar den småstadskärna som ger Bro sin karaktär av en modern småstad. Med sin genomgående låga bebyggelse, småskalighet och lekfulla gestaltning av centrum har Bro potential att utveckla och förädla sitt uttryck som småstad. Det ska vi göra genom att förtäta runt centrum och längs Enköpingsvägen med bostäder av småstadskaraktär. Tillsammans med en medveten gestaltning av gaturummet kommer detta stärka centrala Bros identitet som småstad.

Använd fysisk planering för att utveckla Bro till ett mer sammanhållet, tryggt och jämlikt samhälle med småstadsprägel

Bro idag karaktäriseras av synliga (fysiska) och osynliga (socioekonomiska) barriärer. Här finns både socioekonomiska och sociala utmaningar samt utmaningar i den fysiska miljön. Bebyggelsen är utspridd över en relativt stor yta och avstånden kan ibland upplevas som större än de egentligen är. För den fortsatta utbyggnaden bör fokus vara att minska barriärer mellan områden och människor, både fysiska och mentala. Det kan vi göra genom att skapa och utveckla mötesplatser där människor från olika områden kan mötas, som torg, parker och skolor med upptagsområden som blandar barn från olika områden. Vi vill också förtäta med bostäder på utvalda platser för att binda ihop tätorten, skapa mer liv och rörelse och större underlag för service och kollektivtrafik.

Satsa på förtätning och utveckling av befintligt bostadsbestånd.

Med de stora utbyggnadsprojekt som pågår i kommunen är det lätt att glömma de mindre projekten som kan göra den största skillnaden. Vi ska förtäta på utvalda platser i Bro för att få bebyggelsen att hänga ihop bättre, bryta upp segregationen mellan olika områden och fylla tomrum med nytt och levande innehåll. Att förtäta är också ett mer hållbart och klimatvänligt sätt att bygga, eftersom vi kan använda oss av befintlig infrastruktur och inte ta obebyggd naturmark i anspråk. Vi ska också utveckla vårt befintliga bostadsbestånd på ett sätt som höjer kvaliteten och stärker upplevelsen av en väl omhändertagen offentlig miljö.

Prioritera områden för bostäder som redan finns utpekade för bebyggelseutveckling i översiktsplanen. Koppla till befintliga områden och undvik "satelliter".

Den bebyggelse som pekas ut i FÖP Bro 2040 ger god planberedskap för bostäder och verksamheter för många år framöver. Nu krävs

Vad menar vi när vi säger "småstad"?

I FÖP Bro 2040 skriver vi mycket om att bygga småstad. Småstadsmässighet... småstadsgata... småstadskänsla... Men vad betyder det egentligen?

När vi talar om "småstadsmässighet" i FÖP Bro menar vi ett stadsrum som är aktivt under dygnets flesta timmar. Parker, torg och offentliga byggnader är en sammanbindande del av gatunätet och bidrar till en blandning av funktioner och ett varierat socialt liv. Husens entréer vetter direkt mot gatan. Det finns en mänsklig närvaro i fasadlivet med till exempel balkonger eller lokaler. Skalan anpassas efter den gående människan men bilar är tillåtna i princip i hela gatustrukturen. Gatunätet är så kontinuerligt som möjligt och det finns flera sätt att röra sig mellan olika målpunkter. Det är nära till service, kultur, natur, vatten, kollektivtrafik, handel och bostäder.



Foto av: Gamma-Man/Mostphotos

uthållighet för att skapa den moderna småstad som Bro har alla möjligheter att bli. Kommunens resurser behöver samlas ihop och koncentreras för att uppnå bästa möjliga resultat. Vi fokuserar på det vi har beslutat i ÖP 2010 och FÖP Bro och pekar inte ut ytterligare stora planområden som inte kopplar till övrig bebyggelse.

Höj kvaliteten på grönområden och offentliga rum i samband med att vi förtätar med bostäder och arbetsplatser

Bro har många tätortsnära grönytor av olika karaktär, allt från skogsområden och gröna promenadvägar till gräsmattor och planteringar. Ytorna används i olika hög grad för rekreation och lek, och en del av dem kommer att tas i anspråk när Bro förtätas. De förtätningar som görs ska innebära något positivt för Broborna, och kommunen ska ta tillfället i akt vid förtätningsprojekt att höja kvaliteten på närliggande grönytor. Vid förtätning är det också viktigt att skapa vackra och inkluderande offentliga rum, och goda boendemiljöer med avseende på till exempel buller och luftkvalitet.

Eftersträva en varsam blandning av olika hustyper och upplåtelseformer

I småstaden Bro finns det plats för människor med olika bakgrund och behov. Det behövs en blandning av typer av bostäder och byggnader, för att passa för olika skeden i livet och för att ge en variation åt stadsbilden. Blandningen ska dock göras varsamt, med hänsyn till boendemiljön och till att vissa enhetliga bostadsområden har högt kulturhistoriskt värde. Det är viktigast att det finns en variation av hustyper och upplåtelseformer i Bro som helhet, snarare än i alla områden och överallt.

Bygg på naturens och landskapets villkor

När Bro växer och förtätas vill vi göra det på ett sätt som harmonierar med landskapet och tar hänsyn till de särskilda förutsättningarna på platsen. På det sättet kan vi spara och förstärka natur- och landskapsvärden vid nya exploateringar, och låta dem berika nya områden och bidra till goda boendemiljöer. Vi vill också höja attraktiviteten i Bro genom att öka tillgängligheten till våra främsta värden som är Mälaren, sjöarna och naturområdena.

Med den här planeringsinriktningen bidrar vi till att skydda världens natur- och kulturarv.

Använd fysisk planering för att stärka folkhälsan

Vi vet att det finns skillnader i hälsa mellan olika grupper i befolkningen. Skillnaderna syns mellan olika kommuner, mellan olika områden inom kommunen, och framför allt mellan kvinnor och män. Den fysiska planeringen har en viktig roll i att främja folkhälsan.

Vi ska utveckla våra tätortsnära idrotts- och rekreationsområden, som Råbyskogen, Bro IP och Hällkana. Vi ska skydda utsatta grupper vid värmeböljor genom att bevara och lägga till grönska och skugga vid skolor, äldreboenden och torget. Att planera för ökad trygghet är också centralt för folkhälsan. Vi ska stärka tryggheten i centrala Bro för att öka möjligheten för alla att röra sig utomhus såväl dag- som kvällstid.

Reservera ytor för dagvatten, översvämningar och skyfall

Att bygga mycket nytt innebär fler hårdgjorda ytor och mindre växtlighet. Med ökad risk för översvämningar och skyfall till följd av klimatförändringar gör det hanteringen av dagvatten till en av de stora utmaningarna för alla kommuner. Vår planering ska vara långsiktig och hållbar, och därför pekar vi ut ytor för dagvattenhantering, översvämningar och skyfall. Att spara de ytorna kommer att skydda invånarna mot problem i framtiden, och göra det möjligt för kommunen att växa på ett hållbart sätt. Dagvattenhanteringen bidrar även till att uppfylla miljökvalitetsnormer för vatten (MKN). Kommunens arbete med dagvattenplan, dagvattenpolicy, vattenplan samt åtgärdsprogram för Broviken ska vara vägledande i kommande planering och exploatering.

Att avsätta ytor för översvämningar och skyfall bidrar till att mildra de negativa effekterna av naturkatastrofer.

Skapa dagvattenlösningar med rekreativa kvalitéer.

Ytor för dagvatten behöver inte vara tråkiga. Tvärtom kan de med rätt utformning bli platser för vila och rekreation. Vatten av olika slag ska bli ett estetiskt och naturligt inslag i stadsbilden i Bro - det kan handla om dammar, diken eller andra former där hanteringen av dagvatten inte bara bidrar med funktion utan också är vackra platser där man gärna stannar till och vilar blicken en stund. Dagvattenlösningar kan även utgöra livsmiljöer för insekter, växter och djurliv och på så sätt bidra till den ekologiska hållbarheten.

Värna och utveckla ekosystemtjänster i tätorten, som tätortsnära skogar, grönska och vatten.

Tätorternas grönområden konkurrerar med behovet av bostäder och vägar. Men naturen i och nära tätorter är viktig även för människan. Med hjälp av FÖP Bro vill vi skapa ett sammanhängande blågrönt nät som är lätt att röra sig genom. Vi ska fortsätta utveckla våra gröna stadsrum, parker och naturområden så de kan fungera som invånarnas utomhusvardagsrum och användas året runt. Planförslaget följer de riktlinjer och strategier som kommunens Grönplan redan tagit fram. Flera åtgärdsförslag har, eller håller på att, förverkligas.

I Bro ska också vattnet få ta plats. Kopplingen till Mälaren och Lejondalssjön ska stärkas, målpunkter vid vattnet ska utvecklas, och Brobäcken och Sätrabäcken ska värnas och utvecklas som de tätortsnära upplevelsevärden de är.

Reservera yta för en ny kretsloppscentral.

Vid Kockbacka trafikplats föreslås ett nytt samlat centrum för kommunens kretsloppsverksamhet och tillhörande funktioner. Fördjupade studier av ytdisposition behövs för att bedöma möjligheterna bättre. Det behöver också tillkomma nya vägkopplingar, dels en anslutning i söder ifrån Kockbackavägen, dels en ny koppling västerut mot Finnsta. Det finns inget politiskt beslut om att slå ihop dagens två kretsloppcentraler till en. Särskild dialog ska genomföras i frågan.



Var och hur vill vi bygga nya bostäder?

FÖP Bro föreslår ny bebyggelse som varken finns med i ÖP 2010 eller ingår i något pågående detaljplanearbete. I förslaget skiljer vi på några olika typer av bebyggelse:

Hus i småstad.

Blandad bebyggelse med stadsvillor och flerbostadshus upp till cirka fyra våningar. Trygga och tillgängliga offentliga rum i form av gator, torg, parker och vattenrum som utgör ett sammanhängande nätverk. Lokaler i bottenvåningar på strategiska ställen och entréer som vetter mot gatan. Lekplatsen är en självklar del i det offentliga rummet. Kulturmiljövärden tas tillvara vid till exempel villaomvandlingar.

Småhus i park.

En kombination av park, dagvattenhantering, ny vägkoppling och ny bebyggelse. Stadsradhus med entrésida som möter ett offentligt gaturum och blågrönt stråk med möjligheter för rekreation, dagvattenhantering, skydd mot vind och hetta och stadsodling. De blågröna stråken förbinder och ger förutsättningar för biologisk mångfald.

Småhus i natur

Sammanhängande bebyggelse med markbostäder. Bostäderna hålls ihop för att kunna skapa större sammanhängande gemensamma grönområden. Byggnaderna ska anpassas till landskapet och undvika plansprängning och onaturlig schaktning. Det är nära till naturen.

Hus i jordbrukslandskap

Ett kluster av bostadsbebyggelse med markbostäder likt äldre gårdsbildningar. Materialval på fasad, tak och utformning av detaljer görs så att det liknar befintlig äldre bebyggelse och passar in i kultur- och naturmiljön på platsen. Upplevelsevärden och utblickar som hänger samman med landskapets avläsbarhet ska inte byggas bort.

1. Bro torg, Enköpingsvägen och centrala Bro nära stationen.

Vi förtätar med ”hus i småstad” längs Enköpingsvägen, Norrgrindsvägen, Köpmanvägen samt i delar av Gamla Bro, till exempel runt stationsområdet.

2. Nordväst om Brohuset.

”Småhus i park”.

3. Råbyvägen.

”Småhus i park”. Bebyggelsen ska samspela med dagvattenåtgärder på platsen.

4. Mellan Lejondalsvägen och Stora sandhagen.

”Småhus i park”.

5. Mellan Kockbackarondellen och Sandbodavägen.

”Hus i jordbrukslandskap”,

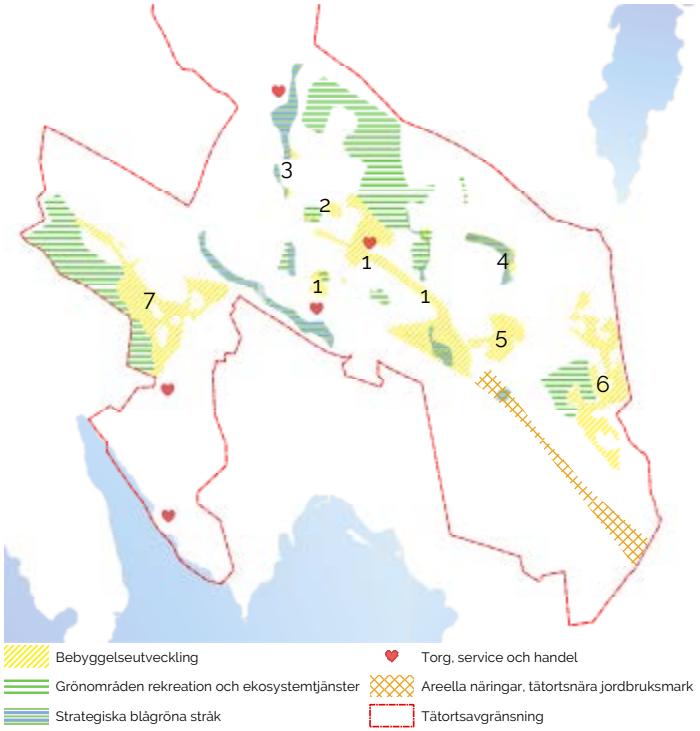
6. Öster om Kockbacka.

”Småhus i natur”. För området öster om Kockbacka finns en förstudie framtagen som preciserar förslaget till ny bebyggelse.

7. Kvista

”Småhus i natur” och ”småhus i park” där området ansluter till bebyggelsen i Tegelhagen och Jursta. En förstudie med preciserat förslag är framtagen för området.

Diagram ny bebyggelse:





Inspirationsbilder bebyggelsetyperna - ”hus i småstad”, ”småhus i park”, ”småhus i natur” och ”hus i jordbrukslandskap”.
Bildkällor: Okänd, arkitekterna Brunnberg och Forshed samt Mostphotos.

Infrastruktur

Planeringsinriktningar

- Minska barriäreffekten av järnvägen och bind ihop gamla och nya delar av Bro med varandra genom fler över- eller undergångar.
- Utveckla Enköpingsvägen och Köpmanvägen till huvudstråk och småstadsgator som knyter ihop Bro och på så sätt stärker sammanhållningen och småstadskänslan.
- Gestaltning och utformning av gator och gångstråk ska bidra till en trygg, trivsam och levande småstadsmiljö.
- Bygg ut och knyt ihop cykelnätet i Bro för att göra det enklare, tryggare och trevligare att gå och cykla.
- Stärk cykelstråket mellan Bro och verksamhetsområdet i Brunna för att knyta tätorterna tätare ihop.
- Öka robustheten i vägnätet genom att undersöka förutsättningarna för en ny vägsträckning från Håtunavägen till Kockbackavägen.
- Gör plats för utökad cykelparkering på torget, vid stationen och i anslutning till de busshållplatser där det finns ett behov.
- Skapa förutsättningar för en utbyggd laddinfrastruktur för en utökad elektrisk fordonsflotta och planera för fler klimatvänliga drivmedel.
- Utveckla entréerna till Bro för gång, cykel och bil.

Bro - ett samhälle som håller ihop

Vi vill att Bro ska vara en småstad som hänger ihop inbördes, där människor lätt rör sig mellan olika områden. Järnvägen och Enköpingsvägen utgör idag barriärer mellan olika delar av Bro. När Bro växer söderut på andra sidan järnvägen och ner mot Mälaren blir det viktigare än någonsin att överbrygga klyftorna och binda ihop de olika delarna med varandra.

Utmaningar:

- Både järnvägen och flera bilvägar utgör barriärer i samhället. Detta minskar rörligheten och känslan av samhörighet mellan olika områden. Dessa barriärer behöver överbryggas på olika sätt för att skapa ett mer sammanhållet Bro.
- Det saknas idag tvärkopplingar mellan bostadsområden norr om Enköpingsvägen. Lokal fordonstrafik är därför hänvisad till Enköpingsvägen, utan mer effektiva alternativ.
- Det finns tydliga luckor där gång- och cykelvägnätet inte hänger ihop, vilket begränsar framkomligheten och sammanhållningen mellan områden.

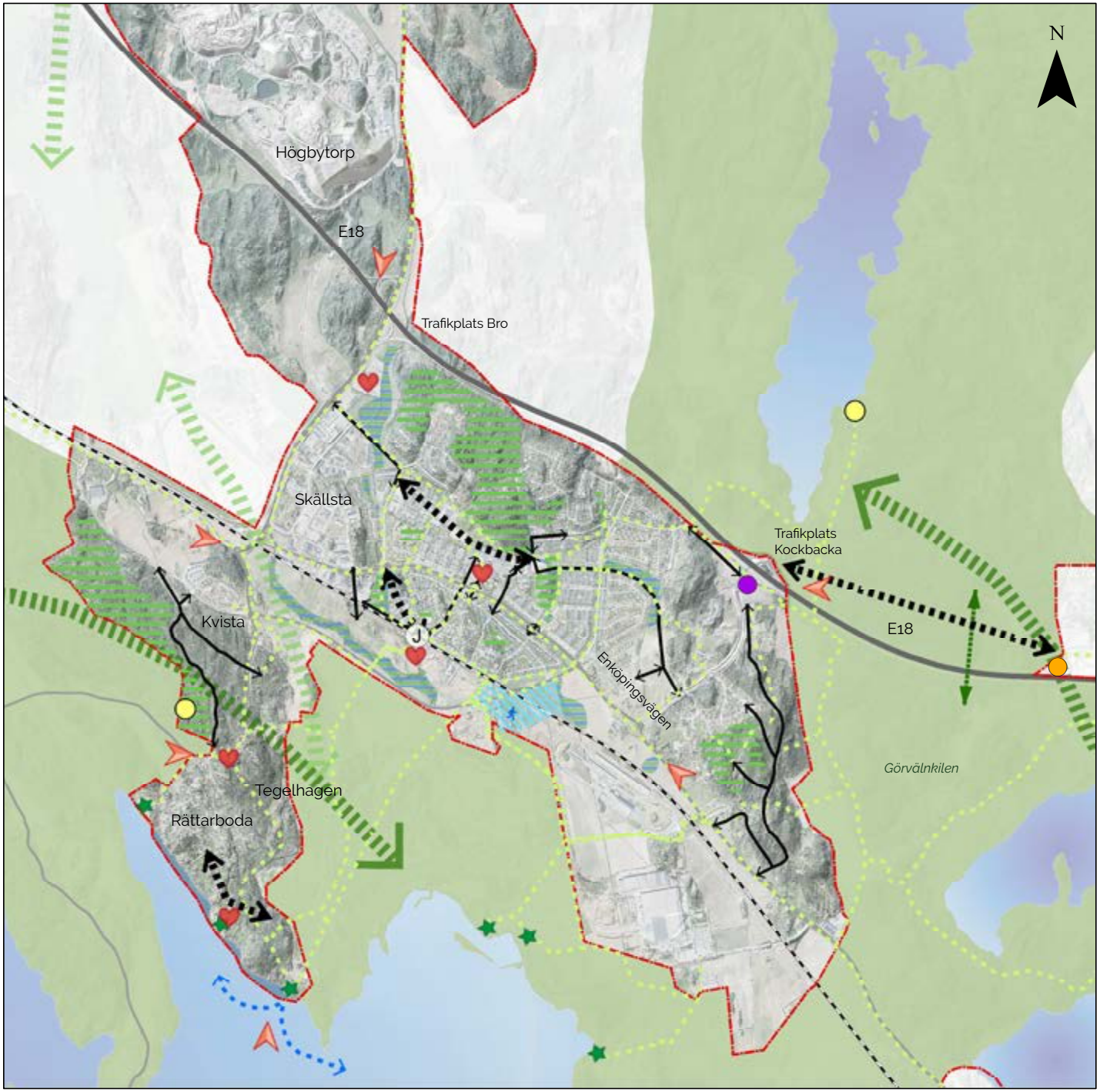
Så här ska vi göra

Minska barriäreffekten av järnvägen och bind ihop gamla och nya delar av Bro med varandra genom fler över- eller undergångar.

Söder om järnvägen växer det nya området Trädgårdsstaden fram. Men trots att det gamla och nya Bro delas av järnvägen ska Bro vara en sammanhållen modern småstad. Det kommer att finnas skolor, mötesplatser och offentlig service på båda sidor av järnvägen som vem som helst ska kunna nå. Du ska kunna bo på södra sidan och gå i skola på norra sidan, eller vice versa. För att Bro ska vara en sammanhållen tätort utan för stora klyftor behöver vi

Infrastruktur Bro

- Entréer till tätorten
- Strategisk koppling, ny väg
- Utredningsförslag strategisk koppling, ny väg
- Strategisk koppling båt
- Strategisk koppling gång och cykel
- Eko- sociodukt, förslag
- Grönområden rekreation och ekosystemtjänster
- Strategiska blågröna stråk
- Ny trafikplats
- Ny kretsloppscentral
- Bro station
- Torg, service och handel
- Målpunkt Mälaren
- Friluftsområde
- Bro IP
- Bro IP utveckling
- Grön koppling
- Regionalt svagt samband
- Tätortsavgränsning
- Rekreation, natur- och kulturmiljö, areella näringar



stärka sambanden och uppmuntra till rörelse mellan norra och södra Bro. Därför pekar vi ut tre nya över- eller undergångar över järnvägen. En i anslutning till stationsområdet, en i anslutning till den västliga entrén och en i anslutning till den planerade skolan vid Kockbacka gärde.

Utveckla Enköpingsvägen och Köpmanvägen till huvudstråk och småstadsgator som knyter ihop Bro och på så sätt stärker sammanhållningen och småstadskänslan.

För Enköpingsvägen bör detta ske med hjälp av förtätning med bebyggelse av småstadstyp och medveten gestaltning av gaturummet. För Köpmanvägen handlar det om att skapa ett tydligare stråk med hjälp av gestaltning och, om det finns förutsättningar i form av tillgängliga ytor, skapa målpunkter och aktiviteter längs vägen. Om det tillkommer ny bebyggelse längs Köpmanvägen är det viktigt att även denna får en gestaltning som för tankarna till småstad. Förtätning längs huvudstråken ska inte begränsa framkomlighet för till exempel busstrafik.

För att bygga vidare på detta uttryck bör även delar av Ginnlögs väg och Rösaringsvägen förändras från landsväg till mer av ett gaturum i takt med att samhället växer vidare ned mot Mälaren.



Inspirationsbild småstadskänsla från Holland

Målpunkter och aktiviteter för barn längs stråk där många människor rör sig bidrar till igenkänning och att vägen inte känns så lång. Det signalerar också att gatan och dess omgivningar är till för barnen, inte bara för de vuxna.

Gestaltning och utformning av gator och gångstråk ska bidra till en trygg, trivsam och och levande småstadsmiljö.

Utformning och gestaltning av gator och gångstråk är lika viktigt som funktion för att skapa en hållbar småstadsmiljö. Vi ska anpassa skalan efter de gående och skapa målpunkter längs vägen för att möjliggöra liv och variation i stadsrummet. Parker, torg och andra mötesplatser ska vara en naturlig och sammanbin-

Småstadsgator och tung trafik - hur går det ihop?

Ett centralt förslag i målsättningen att utveckla Bro till en modern småstad, är att omvandla Enköpingsvägen till en stadsgata. Det kommer att förändra karaktären på Enköpingsvägen på ett sätt som kan påverka framkomligheten. Gaturummet kommer att förändras med nya entréer, uteserveringar och annan aktivitet på trottoarerna. En lägre hastighet på Enköpingsvägen än dagens 50 km/h i centrala delar är önskvärd. Kommunen har anhållit hos Länsstyrelsen om att ta bort Enköpingsvägen genom centrala Bro som sekundärled för farligt gods, då bättre och säkrare alternativ för farligt gods-trafik finns via Kockbackavägen och E18.

För att ändå möjliggöra för lokala transporter och annan tung trafik att ta sig fram när och om de behöver, är det viktigt att se till både utformning och standard. Gatan kan utformas på ett sätt som har vistelsekvaliteter, samtidigt som det finns plats för både trafik och parkering. Hinder för lantbruksfordon ska undvikas.

Kommunens ställningstagande är att det fortfarande ska vara möjligt för tung trafik att färdas på Enköpingsvägen. Men hastigheten kan komma att sänkas och andra anpassningar göras för att utforma en trygg och trivsam gatumiljö på de gåendes villkor.

dande del av gatunätet. Längs stråket mellan stationen och torget vill vi ha övergångsställen över Enköpingsvägen i stället för gångtunnlar. Det kan också vara önskvärt att undvika rondeller i centrala Bro och i stället ha vanliga gatukorsningar, eftersom det i större utsträckning är anpassat efter dem som går och cyklar.

Gestaltningen är viktig för den upplevda tryggheten på en plats. Eftersom kvinnor generellt oftare än män upplever otrygghet i offentliga miljöer är detta också en jämställdhetsfråga.

Bygg ut och knyt ihop cykelnätet i Bro för att göra det enklare, tryggare och trevligare att gå och cykla.

Fler människor behöver välja att gå och cykla



i stället för att ta bilen, för att bromsa klimatförändringarna, stärka folkhälsan och uppnå en mer hållbar utveckling. Vi vill bidra till det genom att stärka gång- och cykelnätet i Bro på de ställen där det brister idag. Vi pekar ut ett antal nya eller kompletterande stråk för gång och cykel, till exempel kompletteringar längs med Enköpingsvägen genom hela Bro, ett nytt stråk genom Skällsta mellan Håtunavägen och Råbyvägen, och en komplettering av cykelväg fram till handelsområdet (Willys) i Skällsta. Gestaltningen av gång- och cykelvägar och miljön runt omkring dem måste också bidra till trygghet för dem som rör sig där, både på dag- och på kvällstid.

För den planerade utbyggnaden av gång- och cykelnätet på detaljerad nivå, se kommunens gång- och cykelplan (2021). Kommunens cykelstrategi (2020) beskriver kommunens strategi för ökad och säker cykling i Upplands-Bro kommun.

Genom att förbättra möjligheterna för cykling bidrar vi också till att stärka folkhälsan.

Stärk cykelstråket mellan Bro och verksamhetsområdet i Brunna för att knyta tätorterna tätare ihop.

Det regionala cykelstråket går idag mellan Bro och Kungsängen parallellt med Enköpingsvägen. Men det saknas en tydlig koppling mellan Bro och målpunkterna i Brunna, framför allt till verksamhetsområdet och dess arbetsplatser. Vi vill knyta Bro och Kungsängen närmare varandra genom att stärka den befintliga sträckan mellan Bro och Brunna som gång- och cykelstråk. Detta kan troligtvis göras med relativt enkla medel eftersom sträckan redan finns idag. En tydligare gång- och cykelväg skulle ha stor betydelse för dem som till exempel arbetspendlar med cykel till Kungsängens norra delar.

Om den nya vägkopplingen för bil som pekas ut mellan Kockbacka trafikplats och Brunna verksamhetsområde blir verklighet, föreslår vi också att regionala cykelnätet utvidgas med en parallell koppling mellan Bro och Brunna längs med den nya vägen.

Genom att göra det lättare att cykla till arbetsplatserna i Brunna verksamhetsområde, möjliggör vi arbetspendling utan fossila bränslen.

Öka robustheten i vägnätet genom att undersöka förutsättningarna för en ny vägsträckning från Håtunavägen till Kockbackavägen.

När vi utvecklar och förtätar inom befintlig tätort är vägstrukturen en viktig pusselbit för att få olika delar att hänga ihop

bättre. Idag har det lokala vägnätet i Bro god framkomlighet och kapacitet finns också för tillväxt. Nya tvärförbindelser genom Bro samhälle skulle bidra till en mer sammanhållen tätort och möjliggöra bättre linjedragningar för kollektivtrafik. Med fler kopplingar blir vägnätet också mer robust vid olyckor eller andra problem i vägnätet. Vi föreslår därför en ny vägkoppling med bil norr om centrum från Håtunavägen via Lejondalsvägen till Kockbackavägen. Detta knyter ihop Bro även norr om centrum. Förutsättningarna för detta och den exakta sträckan för en koppling behöver utredas närmare.

Gör plats för utökad cykelparkering på torget, vid stationen och i anslutning till busshållplatser där det finns ett behov.

För att cykeln ska kunna utgöra ett verkligt alternativ till bilen för till exempel arbetspendling, krävs inte bara välfungerande gång- och cykelvägar utan också någonstans att ställa cykeln vid viktiga knutpunkter som stationen, torget och vissa busshållplatser. I all detaljplanering och utbyggnad måste principen om en väl utbyggd cykelinfrastruktur finnas med.

Skapa förutsättningar för en utbyggd laddinfrastruktur för en utökad elektrisk fordonsflotta och planera för fler klimatvänliga drivmedel.

I Bro 2040 tror vi att bilar och annan motordriven trafik kommer att ha en plats, även om användandet kan komma att se annorlunda ut än idag. Men något som är säkert är att vi kommer att använda andra drivmedel för vår fordonsflotta. Idag drivs de flesta bilar fortfarande av fossila bränslen. I Bro 2040 kommer merparten av bilflottan drivas av el eller av andra förnyelsebara drivmedel. Elbilar och olika alternativ till fossila drivmedel utvecklas hela tiden, och det är svårt att säga exakt hur det kommer att påverka vår tekniska infrastruktur. Men vi kommer behöva planera för en utbyggd laddinfrastruktur för elbilar, och ha en beredskap för att biogas och andra former av förnyelsebara drivmedel, självkörande bilar, mobilitetshubbar och andra mobilitetslösningar är naturliga inslag i stadsbilden och ger nya förutsättningar för planering av infrastruktur.

Utveckla entréerna till Bro för gång, cykel och bil.

Entréerna till tätorten är de punkter där man upplever att man kommer in i tätorten utifrån. För boende i tätorten som kommer hem från jobbet eller resan är det kanske den punkt där man känner att man är ”hemma”. För den som kommer till Bro för första gången är entréerna det första intrycket man får av Bro som plats. För att stärka Bros identitet som en småstad nära storstaden behöver vi utveckla entréerna på ett medvetet sätt. Därför pekar vi nu ut dessa entréer där gestaltningen och möjligheten att orientera sig är extra viktig. Vi pekar ut entréer för både gång, cykel och bil, där utformningen och skalan behöver anpassas efter trafikslag. Det är också viktigt att se till att det är lätt att ta sig vidare från entréerna från landsbygden in till centrala Bro när man går eller cyklar.



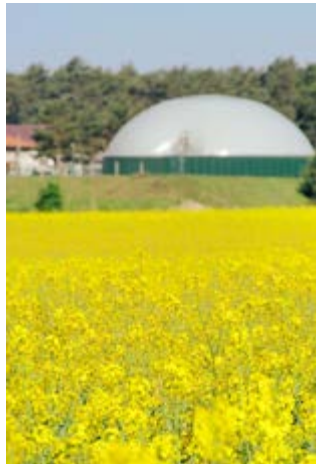






Foto av: Michael Folmer/Mostphotos och Upplands-Bro kommun

Bro torg

Planeringsinriktningar

- På sikt ska tyngdpunkten i Bro centrum förflyttas söderut mot centrumrondellen vid Enköpingsvägen och mot Köpmanvägen, för att knyta ihop torg och station.
- Utveckla Bro torg till en trygg mötesplats genom att tillföra nya bostäder och lokaler, utveckla de offentliga rummen och aktivera ytorna runt omkring torget.
- Stärk underlaget för service och restauranger genom att förtäta centralt.
- Satsa på genomtänkta boendeformer av hög kvalitet.
- Öka vuxennärvaron runt torget med fler arbetsplatser.
- Överbrygga Enköpingsvägen som barriär för att stärka kopplingen mellan torget och stationen.
- Bind samman ny och befintlig bebyggelse med gemensam odling.
- Synliggör de små barnens plats på torget genom fler lekytor för mindre barn.

Torget är tätortens hjärta

Bro torg ska utvecklas som en levande mötesplats i kommunen. Det ska vara en plats som skapar liv och rörelse och ökar tryggheten, ger arbetstillfällen och tillgång till efterfrågad service. En trivsam torgmiljö ökar attraktiviteten hos orten i stort, och kan bidra till att människor söker sig till kommunen för att bo och arbeta.

Bro torg - ett centrum för människor snarare än handel

Bro torg är idag ett utomhustorg med en varierad och tilltalande småstadsstruktur. På torget finns ett mindre antal affärer och restauranger, och i direkt anslutning ligger också Brohuset med bibliotek och simhall.

Torget ligger cirka en kilometer från stationen, varför man inte får de kommersiella fördelar som riktigt stationsnära centrumnoder får. Däremot ligger det i dagens geografiska centrum av tätorten med närhet till många bostadsområden av olika karaktär och täthet. Det gör Bro torg till en potentiell mötesplats för människor med olika bakgrund och förutsättningar, vilket är en tillgång både för torget och kommunen som helhet.



Utmaningar:

- Hård konkurrens från främst externa handelsplatser i närliggande områden begränsar möjligheten att utveckla handeln i Bro centrum.
- Det finns behov av att stärka tryggheten i centrum och önskemål från invånarna om att utbudet ska öka.

Så här ska vi göra

På sikt ska tyngdpunkten i Bro centrum förflyttas söderut mot centrumrondellen vid Enköpingsvägen och mot Köpmanvägen, för att knyta ihop station och torg.

En förstudie har tagits fram för Bro centrum som visar att det finns en stor potential att utveckla Bro centrum genom förtätning och gestaltning, och genom att på sikt

flytta tyngdpunkten för handel och service söderut mot centrumrondellen och Köpmanvägen. När Bro tätort växer söderut är det viktigt att Bro centrum utvecklas för att kunna vara en knutpunkt för hela Bro. Genom att stärka torgets koppling till Enköpingsvägen och Köpmanvägen mot stationen ska centrum bli mer lättillgängligt för alla oavsett om en färdas med kollektivtrafik, cykel, bil eller till fots.

Flytten av centrums tyngdpunkt ska dels ske genom att aktivt arbeta med befintligt centrum och dess utemiljöer och dels genom att främja förtätning med handel och möjliga affärslokaler söder om dagens centrum mot centrumrondellen och Köpmanvägen.

Utveckla Bro torg till en trygg mötesplats genom att tillföra nya bostäder och lokaler, utveckla de offentliga rummen och aktivera ytorna runt torget.

Underlaget för ett kraftigt ökat handelsutbud i centrum är begränsat. Däremot är Bro torg viktigt för ortens identitet och som gemensam samlingspunkt för människor från olika delar av Bro. Torget ska vara en plats som är tillgänglig för alla, kvinnor och män, unga och gamla från alla delar av Bro.
För att torget ska bli en tryggare och mer attraktiv mötesplats behöver vi höja kvaliteten på utemiljön på ett sätt som stärker småstadskänslan och ger intrycket av en väl omhändertagen offentlig plats. Nya byggnader och gestaltning av stråk, hållplatser och parkeringar kan skapa tydliga och trivsamma entréer till torgområdet. Torget skulle också vinna på om fler kommunala verksamheter lokaliserades dit, för att ytterligare stärka samhällets närvaro i centrala Bro.

En omvandling av Broskolans lokaler kan öppna upp passager och möjliggöra ett öppnare stadsrum och ett bättre flöde genom Bro centrum. Det skulle även öka tillgängligheten till närliggande grönområde och fritidstaktiviteter.

För att torget ska kännas som en trygg plats hela dygnet behöver de omkringliggande byggnaderna aktiveras såväl dag- som kvällstid. Det kan exempelvis handla om att skapa möjligheter för kultur- och fritidsaktiviteter eller föreningsliv i torgets lokaler.

Genom att skapa en trygg, inkluderande och tillgänglig torgmiljö ökar vi möjligheterna för alla människor att delta i det sociala, ekonomiska och politiska livet.

Stärk underlaget för service och restauranger genom att förtäta centralt.

Det är viktigt att Bro torg upprätthåller samhällsfunktioner och service för att tillgången till detta ska vara jämlik, och för att signalera att Bro är en viktig plats. Med rätt insatser kan torget fortsätta att erbjuda närservice och viss lokal handel. En förtätning med bostäder i centrum, längs med Enköpingsvägen och Köpmanvägen skulle både ge ett ökat underlag för service, och vara en möjlighet att stärka attraktiviteten och småstadskänslan med rätt typ av bebyggelse. I Förstudien för Bro centrum som följer med som underlag till FÖP Bro finns analyser av behov och möjliga volymskisser redovisade i scenariot ”Förtätning med småstadskänsla”.







Satsa på genomtänkta boendeformer av hög kvalitet

Bro torg är trots sitt stationsnära läge ingen självklar magnet för inflyttande befolkning. För att en förtätning med lägenheter ska bli lyckad krävs väl gestaltade bostäder som erbjuder något mer än bara ett boende. Det handlar om att bygga attraktiva bostäder för målgrupper som har råd att efterfråga dem. I Bro dominerar hyresrätten som upplåtelseform, varför fler prisvärda bostadsrätter skulle kunna bidra till större variation. Yngre seniorer är också en grupp som saknar tilltalande boendealternativ i Bro idag, och där attraktiva bostäder med gemensamhetsytor skulle kunna fylla ett behov. Ny bebyggelse bör också gestaltas på ett sätt som bidrar till att stärka småstadskänslan.

Öka vuxennärvaron vid torget med fler arbetsplatser.

På kortare sikt kan detta ske genom att kommunala verksamheter flyttar till lokaler på central plats i Bro. På längre sikt kan kommunen skapa förutsättningar för ytterligare arbetsplatser genom att förtäta i strategiska lägen i centrala Bro, för att öka befolkningsunderlaget för service och på så sätt möjliggöra för ytterligare någon restaurang eller liknande att etablera sig vid torget.

Den nya bebyggelsen skulle också kunna erbjuda någon extra lokalmöjlighet i bottenvåning, till exempel på ett hörn längs Köpmanvägen.

Likaså kan en ny användning av Broskolans lokaler för arbetsplatser och kulturaktiviteter innebära ett positivt tillskott till centrum och skapa mer aktiviteter och vuxennärvaro på kvällstid.

Genom att göra plats för fler arbetsplatser i centrala Bro, bidrar vi till att skapa nya arbetstillfällen och möjliggör för ökad företagsamhet.

Överbrygga Enköpingsvägen som barriär för att stärka kopplingen mellan torget och stationen.

Enköpingsvägen ligger som en barriär mellan gamla Bro och Råby och Finnsta, och därmed också mellan stationen och torget. För att öka rörligheten mellan områden och känslan av närhet behövs det fler ställen att ta sig över Enköpingsvägen. Övergångsställen är att föredra eftersom gångtunnlar inte minskar barriäreffekten lika mycket och ofta upplevs som otrygga.

Bind samman ny och befintlig bebyggelse med gemensam odling

Skapa öppna gårdar med gemensam stadsodling eller annan form av odlingslotter mellan den nya bebyggelsen längs Norrgrindsvägen och Råbyområdet.

Synliggör de små barnens plats på torget genom fler lekytor för mindre barn.

Om torget ska vara tätortens centrala sociala mötesplats behöver vi skapa olika ytor som är tillägnade Brobor i alla åldrar. Barn är brukare av det fysiska rummet likt alla andra samhällsmedlemmar, men det finns ibland en risk att barnperspektivet blir mindre synligt i planeringen och utformningen av våra allmänna platser. Vi ska därför se till barnens särskilda behov och önskemål i utvecklingen av torget och skapa ytor som är fokuserade på barns lek. När barnen trivs och vill vara på torget har vi goda förutsättningar för att Bro torg ska vara en trivsam och trygg plats för alla.

Genom att låta barn vara med och utforma det offentliga rummet kan vi göra barnen delaktiga i samhällsplaneringen.





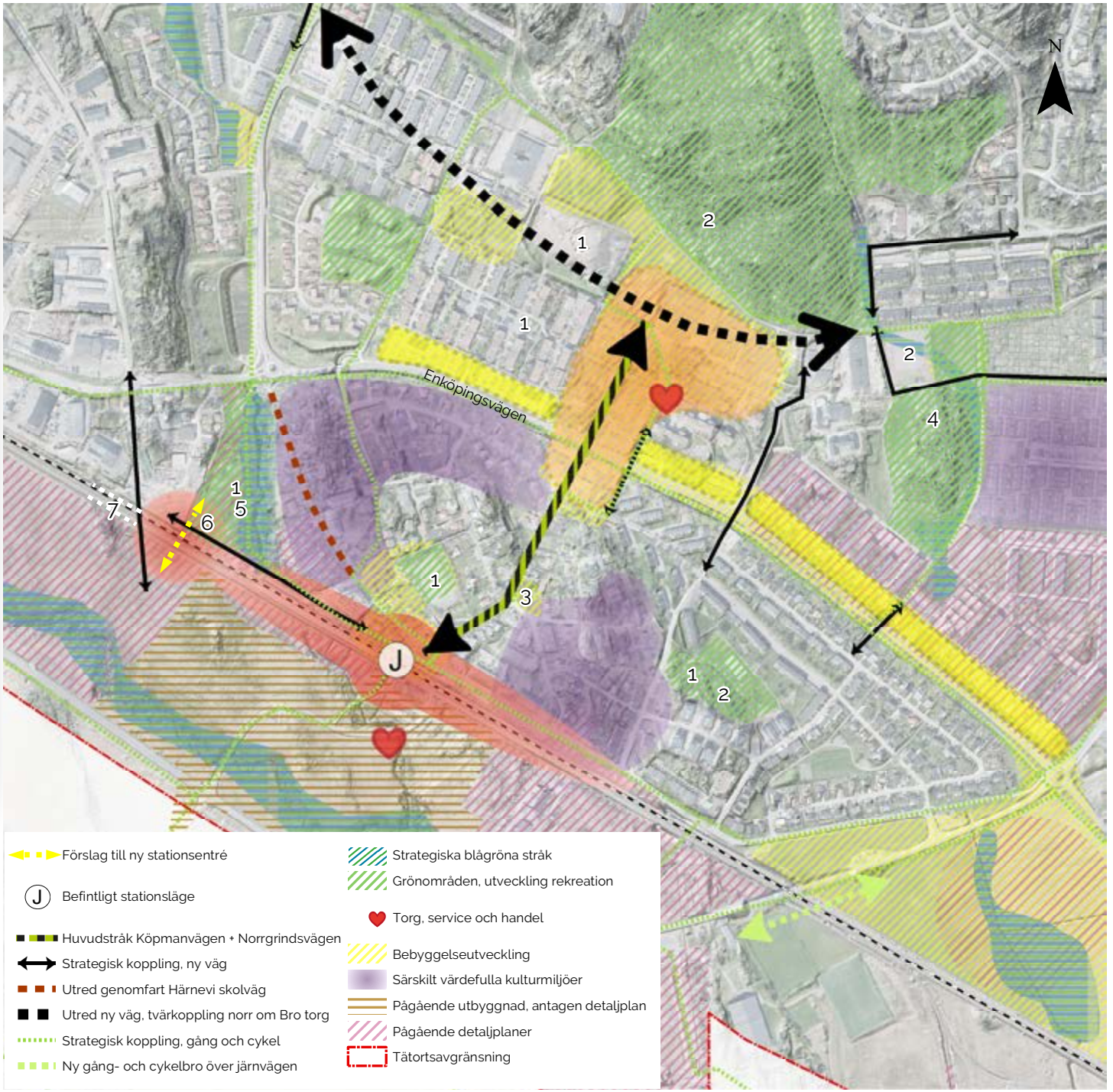
Foto: okänd och Susanna Evert

Bro torg och station

Centrumutveckling
I centrum ska vi förtäta med nya bostäder för att stärka underlaget för service och kommersiella verksamheter. Vi ska öka vuxennärvaron med fler arbetsplatser och förbättra trygghetern genom att skapa mer liv och rörelse över torget. Vi ska skapa gemensamma mötesplatser och odlingsytor och synliggöra de små barnens plats på torget genom fler lekytor.

Förtätning Enköpingsvägen
Vi ska utveckla Enköpingsvägen från en genomfartsled till en småstadsgata. Enköpingsvägen ska fortsatt behålla sin funktion för den lokala trafikförsörjning och framkomligheten för exempelvis bussar ska inte inskränkas. Men genom gestaltning, förtätning med bebyggelse av småstadskaraktär som vetter ut mot gatan och nya kopplingar ska vi överbrygga Enköpingsvägen som barriär och skapa ett tryggt och levande gaturum.

Stationsutveckling
I stationsområdet ska kollektivtrafikens ytkrävande behov prioriteras. Vi ska bland annat säkerställa ytor för utveckling av bussterminalen samt reservera ytor för att möjliggöra fyrspår på Mälarbanan och ett vändspår nordost om station. Stationsområdet ska även utvecklas till en attraktiv mötesplats och knutpunkt för att stärka sammanhållningen mellan Bros olika delar. Arbetet med stationsutveckling ska ske i samarbete med Trafikverket och Region Stockholm.



1 Mötesplats, barns lek och rekreation
2 Mötesplats, aktivitet och friluftsliv
3 Målpunkter utmed huvudstråk
4 Fornlämningsmiljö, upplevelsevärden
5 Utveckla parkstråk, dagvatten
6 Utveckla plats för ny stationsentré
7 Plats för vändspår

Bro stationsområde

Planeringsinriktningar

- Bygg tätt nära stationen och öka tillgängligheten till stationen för cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer.
- Reservera och säkerställ ytor vid Bro station för utveckling av bussterminal, infartsparkering för bil och cykel och stationsnära service. Prioritera bytespunktens funktioner före andra intressen.
- Planera för ett vändspår för pendeln samt en ny stationsentré till västra änden av perrongen i Bro.
- Skapa ny vägförbindelse över eller under järnvägen väster om perrongen och koppla den till en västlig entré.
- Reservera mark för att i framtiden möjliggöra fyrspår på Mälarbanan.
- Utveckla stationsområdet till en mötesplats och knutpunkt i småstaden Bro.
- Utveckla grönområdet runt Sätrabäcken och vid Härnevi bollplan för rekreation och lek.
- Ta tillvara på stationsområdets värdefulla kulturmiljöer för att stärka platsens kvaliteter och Bros identitet som stationssamhälle.
- Utred effekterna av att öppna Härnevi skolväg för trafik mot Enköpingsvägen.

Pendeltågsstationen ska växa i takt med Bro

Området närmast stationen är attraktivt för många olika funktioner och konkurrensen om marken är stor. Exploatörer vill bygga bostäder stationsnära och pendlare vill ha en väl fungerande bytespunkt vid pendeltågsstationen. Man ska kunna byta smidigt mellan buss, cykel, bil eller taxi och pendeltåg. Området runt Bro station är trångt och mark behöver reserveras för bytespunktens funktioner som inte kan förläggas på annan plats.

Hela stationsområdet med alla dess funktioner utvecklas för att vara attraktivt och med fungerande kollektivtrafik. I takt med att Bro växer behöver även busslinjenätet ses över. Fler bussar kräver mer plats vid stationen. En mer detaljerad förstudie som studerar olika scenarier för utveckling av stationsområdet med samhällsservice, bussterminal, infartsparkering och pendeltåg har tagits fram. Förstudien slutredovisades våren 2021 och resultatet har vägts in i den fördjupade översiktsplanen. I frågor gällande kollektivtrafik och stationsutveckling har kommunen inte egen rådighet och planering och utredningar behöver ske i samarbete med Trafikverket och Trafikförvaltningen i Region Stockholm.

Utmaningar:

- Stationen är redan idag för trång och dagens bussterminal och infartsparkeringar kommer inte att räcka till för den utökade kollektivtrafik som behövs när Bro växer.
- När Trädgårdsstaden är utbyggd kommer järnvägen att utgöra en betydande barriär mellan gamla och nya Bro. Att Bro station i dagsläget bara har en uppgång, i den östra delen av perrongen, bidrar till en sådan barriäreffekt.
- Bristande kapacitet i järnvägssystemet gör att pendeltågen endast går i halvtimmestrafik i Bro. Lösningar behövs som möjliggör kvartstrafik snarast.



Stationsområdet sett från ovan med blivande Trädgårsstaden i förgrunden.

Så här ska vi göra

Bygg tätt nära stationen och öka tillgängligheten till stationen för cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer.

För att skapa bättre underlag för samhällsservice och möjliggöra stationsnära bostäder ska vi utnyttja tillgänglig mark väl och bygga tätt där så är möjligt runt stationen. Ny bebyggelse ska dock anpassas i sin skala till småstadskaraktären i centrala Bro. Det är även viktigt att bebyggelsen planeras och utformas så att tillgängligheten till stationen ökas med nya och stärkta kopplingar och stråk.

Reservera och säkerställ ytor vid Bro station för utveckling av busstermi-nal, infartsparkering för bil och cykel och stationsnära service. Prioritera bytespunktens funktioner före andra intressen.

Kollektivtrafik är ytkrävande. För att fungera och vara ett attraktivt alternativ ska ytor reserveras för bussterminal, infartsparkering för bil och cykel, rastlokal för bussförare, stationsnära service med mera. Ytor behövs både på norra och södra sidan av järnvägen och vid östra och västra änden av perrongen. Vi måste prioritera bytespunktens funktioner före andra intressen för att det ska finnas kapacitet för fler bussar och tåg.

Stationsnära privata fastigheter kan behöva förvärvas för att en större bussterminal ska få plats. Om det inte går att utöka ytan för terminalen vid stationen kan linjenätet behöva utformas med bussarnas tidsreglering på annan plats, antagligen i Bro centrum. Nuvarande infartsparkering norr om spåren är för smal för att få plats med vändmöjlighet för buss.

Genom att prioritera bytespunktens funktioner framför andra intressen säkerställer vi förutsättningarna för en hållbar och inkluderande infrastruktur.

Planera för ett vändspår för pendeln och en ny stationsentré till västra änden av perrongen i Bro.

Kommunen har länge drivit frågan om ytterligare en entré i Bro. Den skulle minska avståndet till många arbetsplatser och tillkommande bostäder och därmed göra kollektivtrafiken mer lättillgänglig. I förstudien om Bro stationsområde, scenario ”Västlig entré”, är en ny entré förlagd väster om dagens entré. Denna entré är också vår utgångspunkt och pekas ut i plankartan. Ett nytt vändspår väster om perrongen kan vara ett sätt som gör det möjligt att köra pendeltågen i kvartstrafik.

Skapa en ny vägförbindelse över eller under järnvägen väster om perrongen och koppla den till en ny entré.

En västlig förbindelse vid järnvägen i Bro pekades ut i ÖP 2010 men har inte realiserats än. En över- eller undergång kopplad till västlig entré behövs för att minska barriäreffekten av järnvägen och göra det lätt att röra sig mellan gamla och nya delar av Bro. Det behöver utredas vidare om en ny vägkoppling är möjlig.

Reservera mark för att i framtiden möjliggöra fyrspår på Mälarbanan.

Fyra spår även väster om Kallhäll kan i framtiden krävas för fortsatt utveckling av såväl pendeltågs- som regional- och fjärrtågstrafiken. Trafikverket avser att i närtid utreda behovet av kapacitetsförstärkning mellan Kallhäll och Bålsta genom en åtgärdsvalstudie. Resultatet från åtgärdsvalstudien behöver lyftas in i underlaget för den kommande planeringen.

Utveckla stationsområdet till en mötesplats och knutpunkt i småstaden Bro.



Foto av: Roland Magnusson/Mostphotos

Pendeltågsstationen är med dess funktion ett naturligt nav för Brobor både söder och norr om järnvägen, men stationen ska inte bara vara knutpunkt för kommunikationer utan även en central social plats där människor kan mötas. Parallellt med att Bro växer och att vi ska resa allt mer kollektivt i framtiden kommer stationsområdets betydelse för Bro att öka avsevärt.

Med gestaltning, fler funktioner och aktivering av allmänna platser ska stationsmiljön bli mer inbjudande för de som kommer till Bro med pendeln sam t bli en plats där invånarna som passerar vill dröja kvar och mötas. Utveckling och utformning av stationsområdet är en kritisk framgångsfaktor för att stärka sammanhållningen mellan Bros olika delar.

Utveckla grönområdet runt Sätrabäcken och vid Härnevi bollplan för rekreation och lek.

Grönområdet runt Sätrabäcken mellan Enköpingsvägen och Mälarbanan upplevs idag som en baksida mellan verksamhetsområdet och bebyggelsen vid stationen. En ny västlig entré till pendeltågsstationen skulle ligga i direkt anslutning till grönområdet och utveckling av parkmiljö för rekreation och lek skulle bidra till en välkomnande plats och ge trygghet och attraktivitet till stadsrummet. Det finns även potential att skapa och stärka ett parkstråk från området runt Sätrabäcken norrut längs med Råbyvägen.

Genom att utveckla grönområdet för lek och rekreation ökar vi tryggheten och involverar barn i utvecklingen av stationsområdet. Låt barn och unga vara med och bestämma innehållet och utformningen av platsen!

Ta tillvara på stationsområdets värdefulla kulturmiljöer för att stärka platsens kvaliteter och Bros identitet som stationssamhälle.

Bros stationsområde utgörs idag av en blandad bebyggelse som gradvis vuxit fram sedan järnvägsstationens tillkomst 1876. Gatunätet, som till stor del är oförändrat sedan tidigt 1900-tal, är oregelbundet och likaså tomtindelningen inom området. I kulturmiljöutredningen för Bro pekas hela stationsomådet ut som ett område med karaktärer att värna och ett flertal bebyggelsegrupper inom området bedöms vara särskilt värdefulla ur kulturmiljöperspektiv.

Att ta tillvara på kulturmiljövärden innebär inte att nya åtgärder hindras inom området.



Med en hänsynstagande planering och ny bebyggelse som anpassar sig efter platsens värden finns det stor potential att stärka Bros identitet som stationssamhälle från 1800-talet. De råd och riktlinjer som framkommer i kulturmiljöutredningen för Bro ska vara vägledande vid kommande planering och bygglovsprövning.

Utred effekterna av att öppna Härnevi skolväg för trafik mot Enköpingsvägen.

Att öppna upp Härnevi skolväg som lågfartsgata för målpunktstrafik till skolan skulle medföra positiva effekter för trafiknätets robusthet. Det är dock viktigt att en förändring av gatan inte skadar värdena i dess småskaliga karaktär och grönstrukturen runt vägen. Hur gaturummet kan påverkas av att öppna upp för trafik genom Härnevi skolväg behöver därför utredas vidare.


Härnevi skolväg

Målpunkter, näringsliv och service

Planeringsinriktningar

- Låt Skällsta fortsätta vara Bros nav för sällanköpshandel och volymhandel, och utveckla Bro torg som mötesplats med vardagsnära handel, restaurang, service och möteslokaler.
- Utveckla attraktiva och lättillgängliga utflyktsmål i närmiljöer som lockar till kortare resor och mer hemester.
- Planera för aktiva mötesplatser som bidrar till att knyta ihop Bros olika delar och stärka den sociala sammanhållningen.
- Utveckla Bro IP som en gemensam mötesplats för personer i alla åldrar med fler ytor och funktioner.
- Utveckla delar av Kvistaområdet till ett nytt friluftsområde med motionsspår, terrängspår och andra möjligheter till friluftsaktiviteter.
- Ta vara på värdet av att Upplands-Bro är en ö i Mälaren och öka möjligheterna till bad- och båtliv i Bro.
- Öka möjligheterna till ett differentierat näringsliv genom fler mindre verksamhetslokaler och samverkan med det lokala näringslivet i samhällsplaneringen.

Bro ska vara en modern småstad, inte en sovstad

I Bros centrala delar ska det finnas arbetsplatser, handel, kultur och föreningsliv för att skapa liv och rörelse på både dag- och kvällstid. Småstaden Bro 2040 är en plats där näringsliv och tillskapandet av arbetstillfällen är en integrerad del i småstadslivet. I småstaden Bro finns en levande huvudgata som samlar invånare kring nöjen, handel och service och besökare utifrån uppskattar det lugna men ändå aktiva småstadslivet kombinerat med fantastisk natur inpå knuten.

Utmaningar:

- Bro centrum och handelsplatsen i Skällsta konkurrerar såväl med externa handelsplatser i Bålsta och Järfälla som med e-handeln. Det behövs en medveten strategi för att främja en fortsatt närservice vid Bro torg och en levande handel i Skällsta.
- Värdefulla tillgångar i form av tätortsnära natur, kulturhistorisk miljö och närhet till Mälaren och Lejondalssjön. upplevs inte alltid som kvaliteter i Bro eftersom tillgängligheten till dessa är begränsad på olika sätt. Det kan handla om att gång- och cykelvägar saknas eller att kulturhistoriska platser och tätortsnära natur inte förvaltas eller uppmärksammas.

Så här ska vi göra

Låt Skällsta fortsätta vara Bros nav för sällanköpshandel och volymhandel, och utveckla Bro torg som mötesplats med vardagsnära handel, restaurang, service och möteslokaler.

I kommunen finns utöver de två centrumen i tätorterna två externa handelsplatser: Brunna Park och Skällsta. Handeln vid Bro torg består till största delen av mindre dagligvaruhandel med lokal inriktning, medan handelsplatserna erbjuder ett större utbud och mer sällanköpshandel. De externa handelsplatserna är de lokala torgens största konkurrenter om kunderna, samtidigt som de innebär att det totala utbudet inom kommunen blir större och mer varierat.

Bro torg behöver en medveten strategi för att upprätthålla dagens servicenivå. I kombination med den fysiska utvecklingen av torget

som beskrivs i tidigare avsnitt, behövs också en utvecklad strategi med inriktning mot det lokala näringslivet och centrumutveckling.

Utveckla attraktiva och lättillgängliga utflyktsmål i närmiljöer som lockar till kortare resor och mer hemester.

Fina samlingsplatser som naturreservat, parker, badplatser och kulturhistoriska platser stärker den lokala stoltheten och sammanhållningen i en ort. Vi ser att det är viktigt i Bro att satsa på de platser som finns och ytterligare stärka dem som målpunkter för aktiva i alla åldrar. Det ska märkas att Bro är en småstad med stora värden. Här är gott om samlingsplatser som naturreservat, badplatser och friluftsområden.



Inspirationsbild höghöjdsbana i Hällkana

Planera för aktiva mötesplatser som bidrar till att knyta ihop Bros olika delar och stärka den sociala sammanhållningen.

Vi vill skapa platser i mellanrummen där människor kan mötas. Genom aktiv planering ska vi lokalisera sådana platser så att det är naturligt att ta sig dit från Bros olika delar samt ge platserna funktioner och utformning som lockar till längre vistelse. Då finns förutsättningar för spontana träffar och mellanmänskliga interaktioner utanför deras givna sammanhang.

Utveckla Bro IP som en gemensam mötesplats för personer i alla åldrar med fler ytor och funktioner.

Bro IP ska fortsätta att utvecklas som Bros idrottscentrum och en mötesplats för kommunens unga. Det kan handla om fler idrottsytor, åtgärder för att öka tryggheten ytterligare och skapa en inkluderande gestaltning för både flickor och pojkar, äldre och yngre barn och vuxna. Kopplingen över järnvägen och till den föreslagna nya skolan behöver stärkas och förutsättningarna för en gång- och cykelbro över järnvägen bör därför undersökas. En sådan sammanbindande funktion skulle också stärka kopplingen mellan befintliga Bro och Trädgårdsstaden, och öka tillgängligheten inte bara till Bro IP utan också till det rekreativa dagvattenstråk som FÖP:en pekar ut.

Utveckla delar av Kvistaområdet till ett nytt friluftsområde med motionsspår, terrängspår och andra möjligheter till friluftsaktiviteter.

En förstudie har gjorts för området Kvista som består av ett större sammanhängande skogsområde utan någon befintlig bebyggelse. Delar av området pekas ut för utveckling av nya bostäder men i de delar där rekreationsvärdena bedöms vara höga föreslås ett nytt friluftsområde med möjligheter till olika typer av friluftaktiviteter. Områdets närhet till pågående utbyggnad i Tegelhagen samt ett flertal pågående detaljplaner gör att det kommer fylla ett viktigt behov av rekreation för framtida boende. Men friluftsområdet ska även utgöra en målpunkt för alla Upplands-Brobor och besökare.

Tätortsavgränsningen går genom det föreslagna friluftsområdet och platsen utgör entrén till tätorten från Säbyholm och Ådöhalvön, vilket gör den till en strategisk målpunkt i relationen mellan tätort och landsbygd. I anslutning till friluftsområdet vid Kvistaberg föreslås en yta för handelsträdgård eller dylik verksamhet som speglar skärningspunkten mellan tätorten och landsbygden.

Ta vara på värdet av att Upplands-Bro är en ö i Mälaren och öka möjligheterna till bad- och båtliv i Bro.

Bro har med sitt läge fördelen att dela en av Stockholmsregionens viktigaste upplevelsevärden, nämligen den direkta närheten till vattnet och Mälaren. Samtidigt upplevs inte vattnet vara särskilt tillgängligt från stora delar av Bro tätort och i förhållande till den långa strandlinjen mot Mälaren är möjligheterna till bad- och båtliv relativt begränsade. Vi ska därför stärka kopplingar och utveckla målpunkter vid Mälaren samt utveckla möjligheten att angöra Bro från vattnet.

För att även stärka mälarkopplingen utanför tätorten ska vi förverkliga Landsbygdsplanens förslag om att skapa en gång- och cykelkoppling från tätorten till Ådöhalvön och Björknäsbadet.



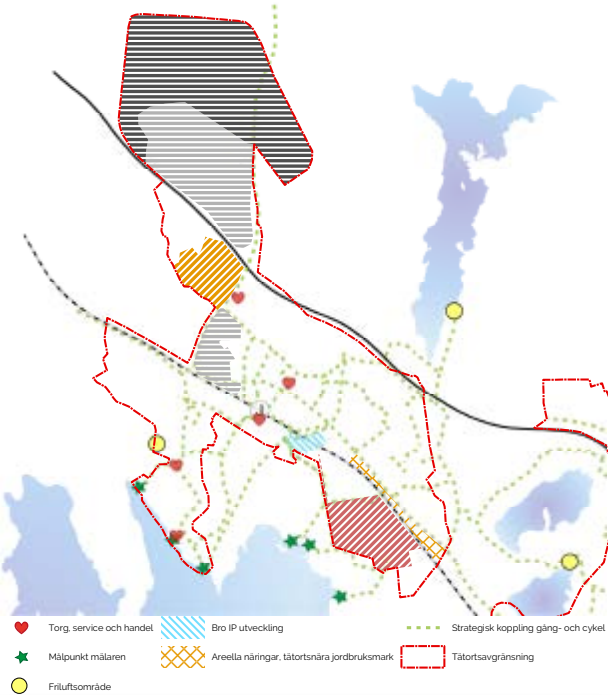
Öka möjligheterna till ett differentierat näringsliv genom fler mindre verksamhetslokaler och samverkan med det lokala näringslivet i samhällsplaneringen.

I Bro finns idag en stor bredd av olika typer av näringsverksamheter som spänner mellan storskaliga industriella verksamheter vid Högbytorp, småskalig industri och handel i Skällsta, lokal kommersiell service i Bros centrala delar och även tätortsnära jordbruk. I verksamhetsområdet Nygård pågår detaljplanering och områdets befintliga utformning och karaktär med storskalig logistikverksamhet kan komma att förändras framöver. I direkt anslutning till tätorten finns även flera verksamheter som lockar besökare till Bro, såsom golfanläggningar, galoppbana samt hotell- och konferensanläggningar.

Samhällsplaneringen ska både ta hänsyn till det lokala näringslivets förutsättningar och bidra till att Bro är en attraktiv plats för verksamheter att etablera sig på. Den fysiska planeringen är en viktigt del i att skapa förutsättningar för ett differentierat och hållbart näringsliv.



Foto av: WSP



Utvecklingsområde verksamheter: Området är utpekat i ÖP 2010 för utveckling av Högbytorps verksamhetsområde. Det finns ett planprogram framtaget för området, vilket ska vara vägledande vid eventuell kommande planering samt bygglovsprövning.

Befintliga verksamheter: Befintliga verksamhetsområden med storskaliga industriella verksamheter i Högbytorp och småskalig industri och handel i Skällsta.

Pågående detaljplan, nya verksamheter: I området Klövberga pågår detaljplanering för ett nytt verksamhetsområde.

Pågående detaljplan, befintliga verksamheter: Nygård är ett befintligt verksamhetsområde där arbete med en ny detaljplan pågår. Utformningen av området och dess karaktär med storskaliga verksamheter kan komma att ändras i framtiden.

Genomförande – Hur ska FÖP Bro bli verklighet?

Planeringsinriktningar

- **Prioritera detaljplaner som är nära kollektivtrafik, teknisk infrastruktur, centrumnoder och service.**
- **Prioritera detaljplaner som bidrar till att uppfylla kommunens mål om ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart samhälle.**
- **Ta hänsyn till de lokala marknadsförutsättningarna i kommunens arbete med nya detaljplaner.**
- **Följ upp i vilken utsträckning kommunens detaljplanering och bygglov följer intentionen i översiktsplanen.**
- **Bevara områden med naturvärdesklass 1 och 2. I områden med naturvärdesklass 3 och 4 ska grönkompensationsåtgärder vidtas vid exploatering.**
- **Arbeta strategiskt med mark- och fastighetsinnehav för att styra utvecklingen i Bro i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Bro.**

FÖP:en uttrycker kommunens långsiktiga viljeinriktning för Bro.

Den fördjupade översiktsplanen för Bro tätort uttrycker kommunens långsiktiga viljeinriktning för den fysiska planeringen. Det är ett politiskt dokument som antas av kommunfullmäktige.

Den fördjupade översiktsplanen blickar långt fram i tiden, väger in både nationella, regionala och lokala intressen och tar bredare hänsyn än detaljplaneringen. Om den politiska viljeinriktningen ändras på ett betydande sätt ska översiktsplanerna också ändras i enlighet med detta. Detta för att ge en förutsägbarhet och kontinuitet i planeringen för invånare, myndigheter och andra aktörer som berörs av kommunens fysiska planering.

Så här ska vi göra

Prioritera detaljplaner som är nära kollektivtrafik, teknisk infrastruktur, centrumnoder och service.

Vi ska börja bygga det som ligger närmast befintliga kommunikationer, infrastruktur och service. Det förslag till utbyggnadsordning som finns på nästa sida grundar sig på den närhetsprincipen. Vi ska inte heller tillskapa ny tätortsbebyggelse utanför tätortsavgränsningarna.

Prioritera detaljplaner som bidrar till att uppfylla kommunens mål om ett hållbart samhälle.

I de flesta planer och projekt finns visioner om att skapa vackra miljöer, bra bostäder eller livskraftiga verksamheter. Men för att ett projekt ska vara hållbart räcker det inte med att projektet i sig har ett attraktivt innehåll. Allt nytt vi bygger kommer att ha påverkan på de människor och det samhälle som redan finns. När vi lägger pengar och resurser på att bygga nytt måste det nya bidra till att vi uppnår våra mål om en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar kommun.

Ta hänsyn till de lokala marknadsförutsättningarna i kommunens arbete med nya detaljplaner.

För ett hållbart genomförande som följer efterfrågan ska kommunen ta sin del av ansvaret för att ge bästa möjliga förutsättningar för nyproducerade bostäder.

Vi ska prioritera mellan detaljplaner och släppa fram planer i rätt tid. De detaljplaner som är under genomförande samtidigt ska erbjuda olika boendeformer och inte konkurrera med varandra inom samma segment. Ur bostadsförsörjningssynpunkt är det också viktigt att nyproduktionen erbjuder olika boendeformer och hustyper för olika faser i livet.

Följ upp i vilken utsträckning kommunens detaljplanering och bygglov följer intentionen i översiktsplanen.

Upplands-Bro har ambitiösa mål om en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar kommun. För att bevaka att utvecklingen går åt rätt håll ska vi följa upp hur väl viljeinriktningarna i FÖP Bro följs i efterföljande politiska beslut, planering och genomförande. Uppföljningen kommer också att ge oss en indikation på hur väl FÖP Bro fungerar som politiskt styrdokument.

Bevara områden med naturvärdesklass 1 och 2. I områden med naturvärdesklass 3 och 4 ska grönkompensationsåtgärder vidtas vid exploatering.

Områden med naturvärden kan klassificeras utifrån en skala enligt SIS-standard där klass 1 utgör högst naturvärde och klass 4 innebär visst naturvärde. Vid nybyggnation är det nästan alltid så att den mark som tas i anspråk innehåller naturmark eller annan form av grönska och naturvärden. Det kan vara motiverat att låta natur och växtlighet ge vika för nya bostäder, verksamheter eller något annat som är viktigt för invånarna och kommunen, men vi ska alltid kompensera för det. När naturvärden försvinner ska nya naturvärden tillföras i form av grönkompensation. Det kan till exempel ske genom skötselåtgärder, restaurering av skadade miljöer, skapande av nya livsmiljöer eller genom att långsiktigt skydda naturområden som tidigare saknat skydd. Inriktningen om grönkompensation och bevarande av områden med de högsta naturvärdena finns sedan tidigare uttryckt i kommunens Grönplan som beslutades av kommunfullmäktige 2008.



Genom att spara områden med höga naturvärden tar kommunen ansvar för att skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer.

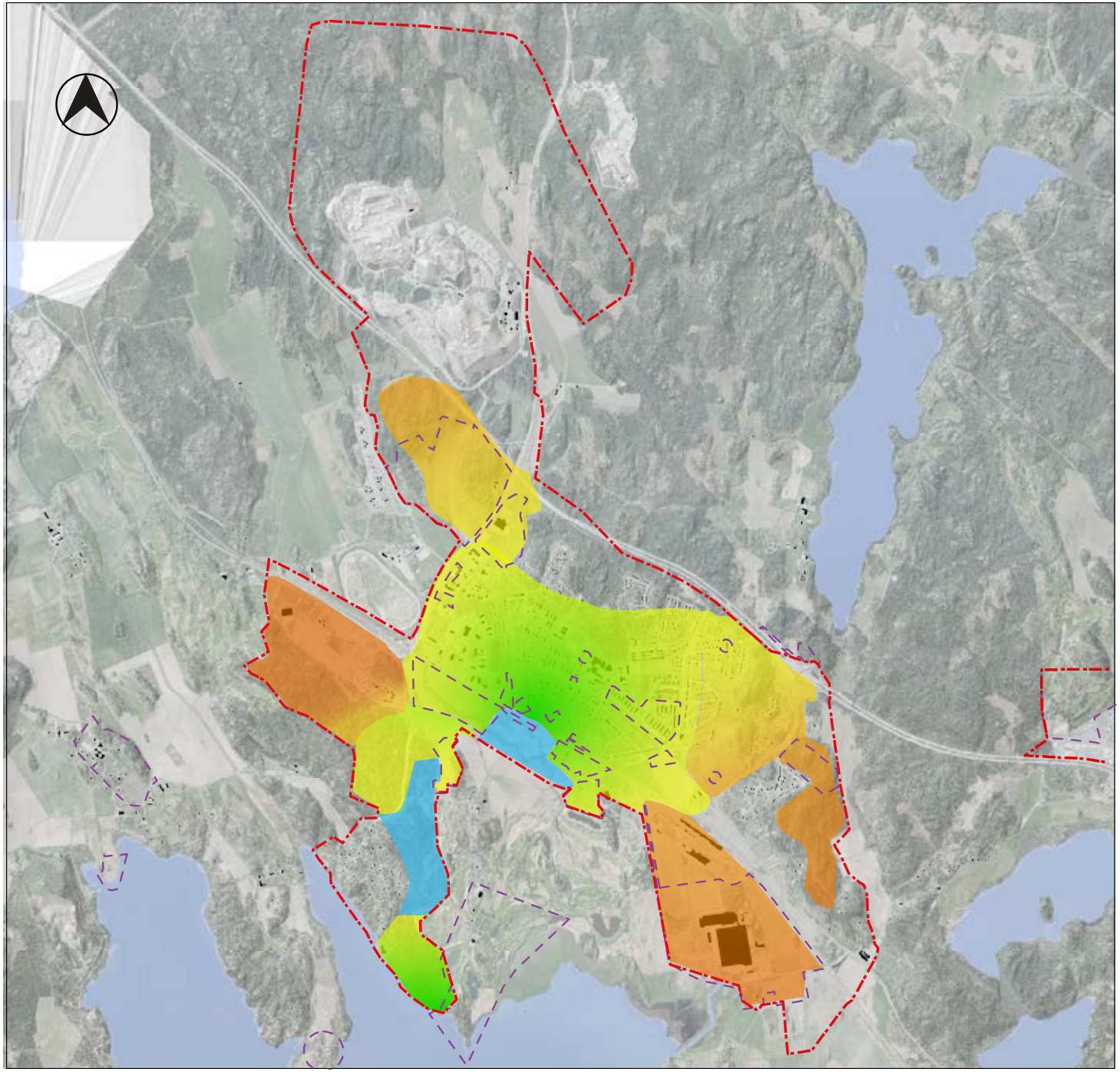
Arbeta strategiskt med mark- och fastighetsinnehav för att styra utvecklingen i Bro i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Bro.

För att kunna styra utvecklingen och skapa förutsättningar för förtätning och utveckling av Bro, behöver kommunen arbeta strategiskt med mark- och fastighetsinnehav. Det är ett arbete som innefattar både avyttring och förvärv av mark såväl som aktiv styrning, förvaltning och utveckling av den mark kommunen äger. Att till exempel arbeta aktivt med markanvisningar för att attrahera bostads- och fastighetsutvecklare för att ge dem incitament att pröva önskvärda upplåtelseformer eller projekt gör kommunen till en medskapare av social hållbarhet.

Vad är en naturvärdesinventering enligt SIS-standard?

Naturvärdesinventering (NVI) är ett sätt att identifiera och klassa värdefulla naturområden enligt en standardiserad metod. Det huvudsakliga syftet är att avgränsa och beskriva naturområden av betydelse för biologisk mångfald.

Naturvärdesinventering innehåller såväl kartstudier och sammanställning av tidigare kunskap, som fältinventering. Metoden går ut på att beskriva ett så kallat biotopvärde. Livsmiljöer (biotoper) beskrivs genom till exempel trädålder och förekomst av värdefulla ekologiska strukturer som döda träd, ihåliga träd, fuktiga partier och marker med stenblock. Vidare beskrivs ett artvärde, utifrån vilka skyddade eller ovanliga arter som har påträffats under inventeringen. Biotopvärdet och artvärdet fogas sedan samman till ett naturvärde, där skalan går från klass 1 (högsta naturvärde), via klass 2 (högt värde), klass 3 (påtagligt värde) till klass 4 (visst värde).


Förslag utbyggnadsordning:
Prioriterat till 2030
Prioriterat 2030 - 2040
Prioriterat efter 2040
Pågående utbyggnad
Pågående detaljplan
Befintlig bebyggelse

Hållbarhetskonsekvensbeskrivning – sammanfattning

Förslaget till fördjupad översiktsplan antas medföra betydande miljöpåverkan och omfattas av kravet enligt 6 kap miljöbalken att genomgå en strategisk miljöbedömning. Kommunen har utvidgat arbetet till att göra en hållbarhetsbedömning. Den uppfyller miljöbalkens krav men låter även sociala och ekonomiska aspekter konsekvensbedömas. Arbetet har genomförts stegvis och skett integrerat och parallellt med kommunens planarbete.

Planförslaget för Bro bedöms sammantaget i större utsträckning bidra till hållbar utveckling jämfört med nollalternativet. Det gäller både utifrån miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Planförslaget och planeringsinriktningarna bedöms vara väl avvägda utifrån samtliga hållbarhetsperspektiv då det inte finns någon tydlig övervikt åt vare sig miljömässigt, socialt eller ekonomiskt perspektiv.

Ekonomisk hållbarhet

Utifrån ett ekonomiskt perspektiv bedöms planförslaget vara mer hållbart jämfört med nollalternativet för alla studerade aspekter. När det gäller arbetsmarknad och näringsliv samt befolkning och bostadsmarknad omfattar båda alternativen utveckling av bostäder, verksamheter och service samt att tillgängligheten till pendeltågsstationen förbättras. I planförslaget tillkommer dock förtydligande planeringsinriktningar som stärker kollektivtrafiken, utvecklar torget med handel och service och tillgängliggör natur- och kulturvärden. Detta sammantaget gynnar arbetsmarknad och näringsliv samt bidrar till en attraktiv boendemiljö i Bro. Genom att planförslaget redovisar en prioritering gällande utbyggnadsordning bedöms planförslaget också vara mer hållbart utifrån kommunalekonomi och robusthet. Planförslaget blir mer resurseffektivt och ger också bättre förutsättningar för att kunna nyttja kollektivtrafik och kommunal service kostnadseffektivt.

Social hållbarhet

Ur ett socialt perspektiv bedöms planförslaget vara mer hållbart utifrån folkhälsa kopplat till fysisk aktivitet och rekreation samt boendemiljö och trygghet. Planförslaget stärker möjligheterna till fysisk aktivitet och rekreation, ökar tillgängligheten till natur- och kulturmiljöer och ökar möjligheten att gå och cykla. Planförslaget har tydligare planeringsinriktningar gällande Bro torg och kopplingen mellan stationen och torget för att öka trygghet och tillgänglighet. I planförslaget anges också hur förbättring av områden kan ske samtidigt som de förtätas.

Planförslaget bedöms vara mer hållbart ur kulturmiljösynpunkt jämfört med nollalternativet. I planförslaget finns planeringsinriktningar som tillgängliggör natur- och kulturmiljöer, samt om att tillvarata stationsområdets värdefulla kulturmiljöer. I plankartan har kulturmiljöintressen synliggjorts i de områden där bebyggelse planeras i anslutning till värdefulla kulturmiljöer (Bro stationsområde och Sandhaga). Planförslaget innebär även mindre intrång i jordbruksmark jämfört med nollalternativet.

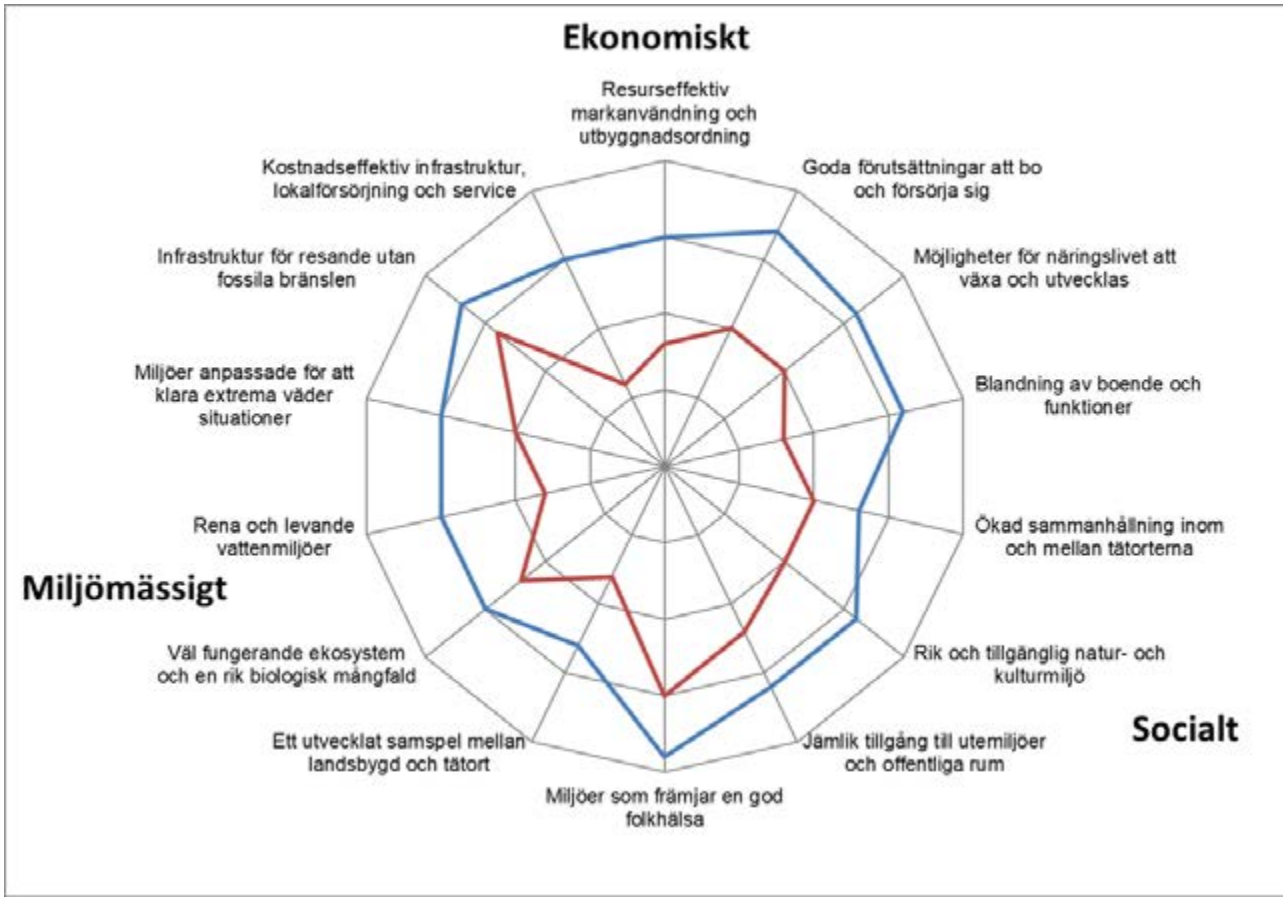
Miljömässig hållbarhet

Utifrån ett miljömässigt perspektiv bedöms planförslaget vara mer hållbart än nollalternativet när det gäller klimat och klimatanpassning, vattenmiljöer och vattenkvalitet samt grönstruktur och biologisk mångfald. Planförslaget ger bättre försättningar att resa fossilfritt och klara extrema vädersituationer samt bättre förutsättningar att skydda vattenmiljöer och vattenkvalitet. Detta beror bland annat på att planförslaget har tydligare planeringsinriktningar gällande till exempel utbyggd laddinfrastruktur, i karta pekar ut områden för utveckling av kollektivtrafik, strategiska områden för fördröjning av dagvatten, ytor för översvämning och skyfall samt pekar ut prioritering gällande utbyggnadsordning. Dock ökar samtidigt trafiken med föreslagen bebyggelseutveckling, liksom till viss del andelen hårdgjorda ytor. För att begränsa utsläpp av växthusgaser och för att rena och fördröja dagvatten och skydda recipienten Mälaren är

det därför viktigt att planeringsinriktningarna följs. För grönstruktur och biologisk mångfald innebär planförslaget nya planeringsinriktningar som säger att befintliga naturvärden av klass 1 och 2 ska sparas samt att klass 3 och 4 ska grönkompenseras. När det gäller folkhälsa utifrån buller, utsläpp till luft och risker bedöms planförslaget och nollalternativet vara likvärdiga. Förtätning innebär att bebyggelse kan komma att planeras i miljöer utsatta för buller, utsläpp till luft och risker.

Värderos

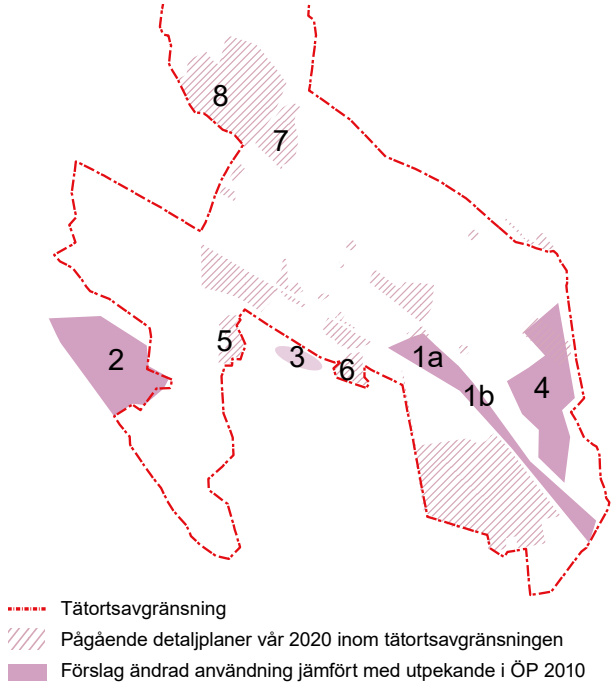
Planförslagets möjligheter att bidra till en hållbar utveckling har utvärderats med hjälp av en värderos. Det är en bedömning av förutsättningarna att nå en hållbar utveckling och inte ett absolut värde på hållbarhet. Blå linje visar planförslag och röd linje nollalternativ:



Om hållbarhetskriterierna

Under 2018 och 2019 har en förvaltningsövergripande projektgrupp arbetat tillsammans med temadefinitioner och inriktningar för FÖP Bro. Utifrån dessa definitioner har sedan en mindre arbetsgrupp med tjänstepersoner definierat ett antal hållbarhetskriterier för social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Kriterierna har också utgångspunkt i Agenda 2030, barnkonventionen och de nationella miljö- och folkhälsomålen. Det är dessa kriterier som syns i hållbarhetsrosen.

Här ändrar eller specificerar FÖP Bro 2040 ställningstaganden i ÖP 2010



1. Kockbacka verksamhetsområde.

Tidigare utpekat som nytt mindre verksamhetsområde i bullerutsatt läge mellan väg och järnväg. Nu pågår detaljplanering för en ny skola på delar av ytan, och den övriga ytan pekas dels ut för småskaliga service-, frilufts- eller idrottsanläggningar (1a) och dels för areella näringar, jordbruksmark (1b). En del av ytan i 1a avsätts också för rekreativ dagvattenhantering. Det är fortsatt viktigt att reservera mark för fyrspår på Mälarbanan utmed hela sträckan.

2. Kvista

Tidigare utpekat för bostadsbebyggelse men en stor del övergår till att pekas ut för naturmark och areellea näringar - jordbruksmark och föreslås tillhöra landsbygden och ej ingå i tätortsutvecklingen. Förstudie finns framtagen för området och medföljer som bilaga till FÖP Bro som detaljerar förslaget till struktur för tillkommande markbostäder, infrastruktur och rekreationsområden.

3. Söder om Ginnlögs väg

Området ligger utanför täortsavgränsningen och är tidigare utpekat som utredningsområde för bostadsbebyggelse.

I samband med pågående detaljplanering av områdena Klockaren och Härnevi hage har dock detta område bedömts som olämpligt att bebyggas med hänsyn till bland annat högt lokalt kulturmiljövärde och utgår därmed som utredningsområde.

4. Öster om Kockbacka

Förstudie finns framtagen och medföljer som bilaga till FÖP Bro som detaljerar förslaget till struktur för tillkommande markbostäder, infrastruktur och rekreationsområden.

Här pågår detaljplanering som ändrar användning för bebyggelse jämfört med i ÖP 2010:

5. Klockaren

Planuppdrag finns för bostadsbebyggelse i närheten av Bro Hofs golfbana. Anknyter till utbyggnaden av Tegelhagen.

6. Härnevi hage

Planuppdrag finns för bostadsbebyggelse i närheten av Bro Hofs golfbana Anknyter till utbyggnaden av Trädgårdsstaden och Bro IP.

7. Klöv och lilla Ullevi

Planuppdrag finns som syftar till att undersöka möjligheten att bygga bostäder vid handelsplatsen vid trafikplats Bro.

Här pågår detaljplanering inom tidigare utredningsområde i ÖP 2010 (pågående planer inom utvecklingsområde listas ej):

8. Klövberga

Planarbete pågår och syftar till att utveckla ett varierat område för verksamheter, logistik och sällanköpshandel i kombination med att viktiga delar av natur- och kulturmiljön i området bevaras och tillgängliggörs.

Fördjupad översiktsplan för tätorten Bro i Upplands-Bro, granskningshandling, 2021-05-26.

Författare: Upplands-Bro kommun.

Kartor och GIS: Upplands-Bro kommun

Layout: Upplands-Bro kommun

Fotografer: Enligt bildtext och annars Upplands-Bro kommun där inget annat anges. Några av inspirationsbilderna är av okänt ursprung.

Flygbilder är fotograferade av Bergslagsbild AB.

Under arbetet med samrådsförslaget fungerade samhällsbyggnadsutskottet som politisk styrgrupp.

Upplands-Bro har en strategisk placering vid Mälaren, mitt i naturen med flera större städer på lagom avstånd. Tack vare goda kommunikationer kan man få det bästa av två världar, storstadens puls och lantligt boende. Här möts en mångtusenårig historia med en spännande framtidsutveckling. Kommunens växande näringsliv gör att allt färre invånare behöver pendla ut för att förvärvsarbeta. Här finns ett rikt utbud av kultur- och fritidsaktiviteter som erbjuder aktiviteter och avkoppling för alla intressen och åldrar.

www.upplands-bro.se/tatort

kommunstyrelsen@upplands-bro.se

08 581 690 00





Foto av: WSP

Upplands-Bro kommun har cirka 30 000 invånare och är en växande kommun, både när det gäller invånare och företagsetableringar. Kommunen ligger vid Mälaren, ungefär två mil nordväst om Stockholm och pendeltåget tar ungefär 25 minuter till Stockholms central. Här finns två tätorter, Kungsängen och Bro, och en levande landsbygd.

Upplands-Bro växer och vi utvecklar kommunen för att möta framtidens behov. En kommun som du som bor, arbetar eller besöker ska trivas i, en kommun som erbjuder både närhet till grönområden och vatten, ett aktivt kultur- och föreningsliv och goda möjligheter för företag att växa och anställa. En modern kommun, som fokuserar på det viktiga.

UPPLANDS-BRO KOMMUN

telefon: 08 - 581 690 00 • e-post: kommun@upplands-bro.se
postadress: Upplands-Bro kommun 196 81 Kungsängen
besöksadress: Furuhällsplan 1, Kungsängen
webbplats: www.upplands-bro.se

TRN 2021-0149

UPPLANDS-BRO KOMMUN

FÖP Bro 2040
Planeringsförutsättningar

Granskningshandling 2021-05-26



www.upplands-bro.se/tatort

Foto: WSP.

UPPLANDS-BRO KOMMUN

Upplands-Bro i hjärtat av Mälardalen är en av Storstockholms naturskönaste kommuner med 13 mil stränder och en skärgård med 50 öar. Här möts en mångtusenårig historia med en spännande framtidsutveckling. Här kan du kombinera tryggt boende med en aktiv fritid.

Planeringsförutsättningar tillhörande den fördjupade översiktsplanen för Bro i Upplands-Bro kommun, FÖP Bro 2040, granskningshandling 2021-05-26.

Författare: Upplands-Bro kommun.
Kartor och GIS: Upplands-Bro kommun
Layout: Upplands-Bro kommun
Fotografer: Enligt bildtext och annars Upplands-Bro kommun där inget annat anges.

www.upplands-bro.se
kommunstyrelsen@upplands-bro.se



Finnsta i höstfärger. Foto: WSP.

Förord och läsanvisning

I planeringsförutsättningarna beskriver vi vilka avvägningar som gjorts i FÖP Bro Kommunen ska i översiktsplanen redovisa sin bedömning av hur man avser att tillgodose allmänna intressen enligt PBL 2 kap. Det gör vi i denna bilaga som vi kallar för ”Planeringsförutsättningar”. Här redogör vi för de allmänna intressen som är relevanta för FÖP Bro 2040, som riksintressen, förordnanden och hänsynsområden. Var och hur avvägningar görs mellan olika allmänna och till viss del enskilda intressen i FÖP Bro redovisas i kommentarer i anslutning till kartorna.

Avgränsning

Till Landsbygdsplanen hör en bilaga med planeringsförutsättningar för hela kommunens yta. Denna bilaga är motsvarande för tätorterna Bro och Kungsängen. Kungsängen är inkluderad i bilagan eftersom Bro och Kungsängen behöver ses tillsammans i ett sammanhang för att ge en rättvisande bild av tätortsutvecklingen i kommunen. Kommentarerna om avvägningar i detta dokument gäller dock endast Bro.

Planeringsförutsättningarna ska också läsas i relation till den kommunomfattande översiktsplanen, ÖP 2010, och den fördjupade översiktsplanen för landsbygden, FÖP 2016.

I FÖP Bro föreslås några mindre förändringar av tätortsavgränsningen från FÖP 2016. Dessa förslag används genomgående här i planeringsförutsättningarna. Läs mer om tätortsavgränsningens förändring i avsnittet ”Ändringar av tätortsavgränsningen” i plandokumentet.

Det är plandokumentet som beslutas politiskt

Det är plandokumentet med dess utvecklingsstrategier, planeringsinriktningar och markanvändningskartor som kräver ett politiskt ställningstagande. FÖP Bro ska beslutas och antas i kommunfullmäktige. Planeringsförutsättningarna beslutas inte politiskt utan utgör ett underlag till plandokumentet. Kartorna i dokumentet är ögonblicksbilder. Den geografiska informationen är tänkt att bli ett levande planeringsunderlag för fortsatt planering, bygglovsprövning och annan tillståndsprövning.



Bro prästgård ligger centralt i tätorten. Foto: WSP.

Innehåll

Upplands-Bro och omvärlden sid 5
Mälardalsregionen 6
Allmänna och mellankommunala intressen 7
Markägoförhållanden 10
Bestämmelser 11
Planlagda områden 12

Arbetsplatser, näringsliv, verksamhet och produktion sid 13
Verksamhetsområden 14
Areella näringar - väghinder 15

Bebyggelse, anläggningar och service sid 16
Aktivitetsplatser 17
Antal kvadratmeter friyta per boende 18
Gångavstånd till skola och förskola 19
Samhällsservice och kommunal service 20
Boendetäthet 21

Kommunikationer, transporter, trafik sid 22
Väghållare 23
Övergripande kommunikationer 24
Kollektivtrafik 25

Teknisk försörjning sid 26
Vatten och avlopp 27
Kretsloppscentraler, avfall och täkter 28

Vattenplanering sid 29
Vattenplanering – ekologisk status och avrinningsområden 30
Vattenplanering – ekologiskt känsliga områden 31
Markavvattningsföretag 32
Vattenreglering 33

Natur, kultur, rekreation och friluftsliv sid 34
Kulturmiljövärden 35
Fornlämningar 36
Friluftsliv och rekreation – anläggningar 37
Friluftsliv och rekreation – leder 38
Naturskydd 39
Naturvärden – övergripande 40
Naturvärden ädellöv 41
Naturvärden groddjur 42
Strandskydd 43

Hälsa och säkerhet sid 44
Översvämningar skyfall 45
Översvämningsrisk Mälaren 46
Ras och skred 47
Risk och säkerhet 48
Höga maxtemperaturer 49

Riksintressen sid 50
Infrastruktur och kommunikationer 51
Kulturmiljövård, naturvård och friluftsliv 52

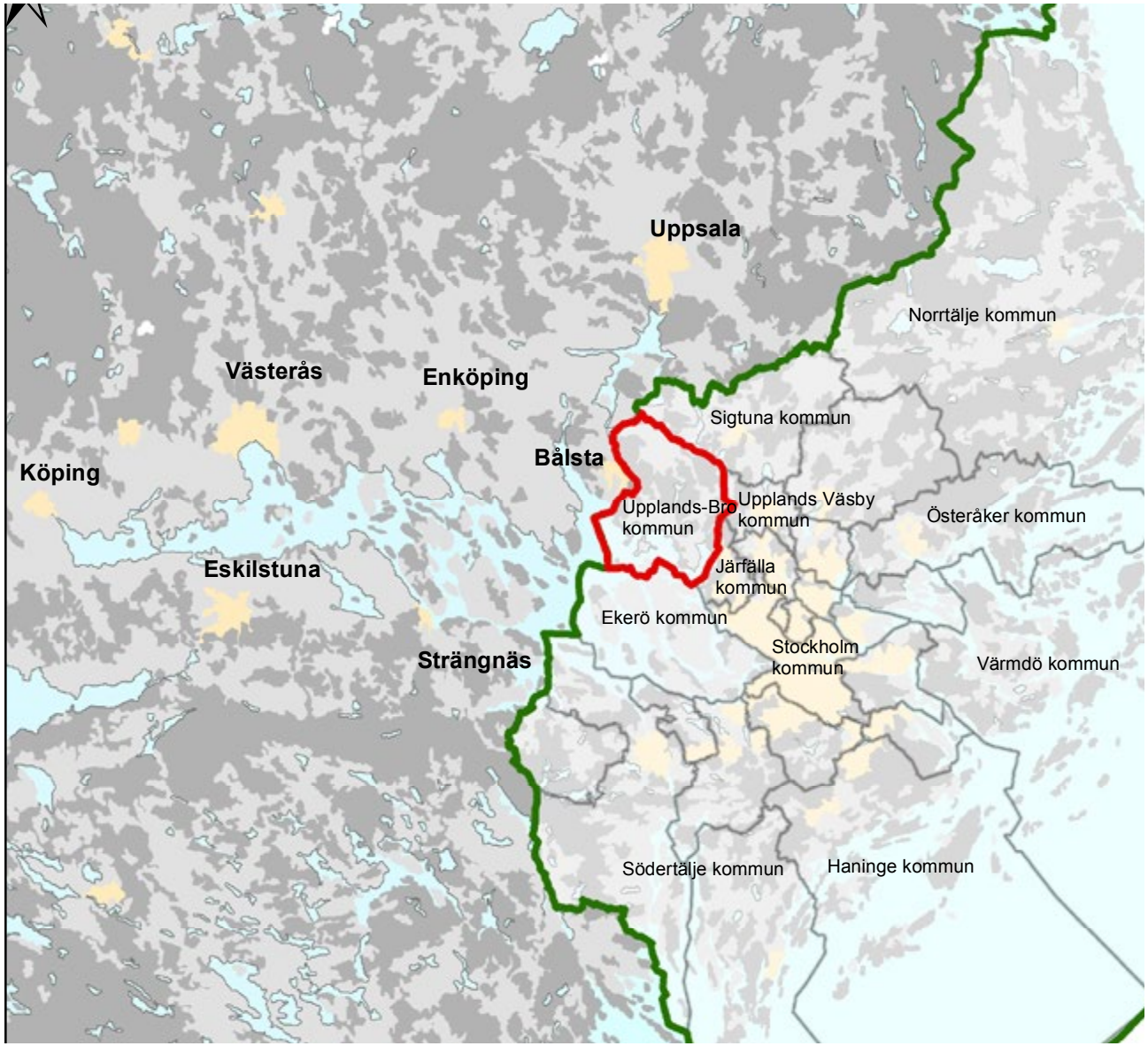
Planeringsunderlag och källor sid 53



Vid den gamla gården Stora Sandhagen finns ett öppet landskap med agrara byggnader fortfarande kvar intill de nya villakvarteren. Foto: WSP.

Upplands-Bro och omvärlden

Mälardalsregionen



Allmänna och mellankommunala intressen

Upplands-Bro är en del av Stockholms län och Mälardalsregionen, och många frågor och utmaningar är gemensamma. Vi delar Mälarens vatten, infrastruktur och grönstruktur med andra kommuner, och ingår i ett större sammanhang där utmaningarna kring till exempel bostadsförsörjning, klimatomställning och social hållbarhet behöver mötas gemensamt.

I den här delen redogör vi kort för hur Upplands-Bro förhåller sig till de mellankommunala intressen och riksintressen som påverkas av FÖP Bro 2040.

Mellankommunala och regionala intressen

Mellankommunala intressen är frågor där vi behöver samarbeta med andra kommuner kring utvecklingen. Här följer en kort redogörelse för kommunens syn på de mellankommunala intressen som är aktuella i FÖP Bro 2040. I de utvecklingsstrategier och den mark- och vattenanvändning som FÖP:en föreslår har avvägningar gjorts mellan dessa olika intressen.

Avvikelser från RUFS 2050

FÖP Bro 2040 pekar inte ut några nya ytor för bebyggelse som avviker från Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Den antagna detaljplanen för Tegelhagen innebär dock ett tillskott av ca 1500 bostäder i sekundärt bebyggelseläge enligt Rufs plankarta. Utbyggnad av planen pågår.

Håbo kommuns utvecklingsplaner för Bålsta tätort österut
Upplands-Bro kommun reserverar ytor för fyrspår vid en förlängning av Mälarbanan, vilket kan gynna invånarna i Bålsta. I övrigt påverkar inte utvecklingen i Bro Håbos utvecklingsplaner.

Barkarby-Jakobsbergs utveckling som regional kärna
Kommunen stödjer utvecklingen av Barkarby-Jakobsberg som regional kärna. Det ökade utbudet av bostäder och handel i Barkarby-Jakobsberg, och den planerade tunnelbanelinjen till Barkarby är positivt för Upplands-Bro och knyter kommunen starkare till Stockholmsregionen. Omvänt innebär också Upplands-Bro kommuns utbyggnadsplaner på sikt större befolkning och mer underlag för kollektivtrafik och service i regionkärnan.

Järfällas utvecklingsplaner för Stäket
Påverkas inte av FÖP Bro 2040.

Regionala gång- och cykelstråk
Kommunen vill öka möjligheterna att ta sig fram till fots och på cykel, och FÖP Bro pekar ut ett antal gång- och cykelstråk som ska stärkas. De regionala gång- och cykelstråken är mycket viktiga för att knyta ihop cykelinfrastrukturen i kommunen med den i Håbo och Järfälla, och på så sätt stärka kopplingen både västerut och till Stockholm. FÖP Bro innehåller också flera planeringsinriktningar om att förstärka cykelinfrastrukturen på olika sätt.

Arlandaförbindelse via Erikssund och Sigtuna, inklusive bussförbindelse från Bålsta
Påverkas inte av FÖP Bro 2040.

Arlandaförbindelse/utbyggnad av Rotebroleden
Påverkas inte (utbyggnaden av Rotebroleden är färdig och avslutad).

Sjö-/färjeförbindelse med andra Mälarkommuner (nöjes-/turism-/arbetspendling)
Kommunen vill främja möjligheten att ta sig runt på vattnet inom kommunen och till andra kommuner i Mälaren. FÖP Bro pekar ut strategiska kopplingar för båt som en del av sin utvecklingsstrategi. FÖP Bro har också en planeringsinriktning som säger att kommunen ska ta vara på värdet av att Upplands-Bro är en ö i Mälaren och öka möjligheterna till bad- och båtliv i Bro. I detta skulle kunna ingå att tillsammans med andra Mälarkommuner utveckla färjeförbindelserna, främst mellan Upplands-Bro och de närmaste grannkommunerna samt Stockholm. Detta har tidigare utforskats närmare i Projekt Strandutveckling, ett samarbete med kommunerna Ekerö, Håbo, Järfälla, Sigtuna, Upplands-Väsby samt Region Stockholm (under projekttiden fortfarande Stockholms läns landsting) och presenterades i en slutrapport 2014. Det behövs dock ett omtag i arbetet för att omsätta projektets idéer i praktikten.

Farleder i Mälaren (bl.a. riksintresse för farled till Bålsta)

Påverkas inte av FÖP Bro2040.

Den regionala grönkilen, Görvälnkilen
Upplands-Bro vill värna den regionala grönkilen. FÖP Bro 2040 pekar dock ut ett utredningsförslag för en ny vägkoppling mellan Brunna verksamhetsområde och Kockbacka trafikplats. Syftet med en eventuell vägkoppling är att öka vägkapaciteten för tunga transporter till lager- och logistikverksamheten i Brunna. Denna vägsträckning skulle i så fall gå genom grönkilen, parallellt med E18. Närmare utredningar och konsekvensbeskrivningar är under arbete och kommer att presenteras i samband med att FÖP Kungsängen går ut på granskning framöver. Detta eftersom vägen främst är till för att hantera ökade trafikmängder i Kungsängen.

FÖP Bro 2040 pekar också ut en eko- och sociodukt över E18 och den eventuella nya vägförbindelsen för att stärka den svaga gröna koppling som RUFS 2050 pekar ut i grönkilen. Även eko- och sociodukten kommer att utredas och presenteras närmare inom ramen för FÖP Kungsängen.

Landskapsbildsskydd Lilla Ullfjärden
Påverkas inte.

Regionala vandrings-, cykel, kanot- och skridskoleder och dylikt.
Upplands-Bro är en friluftskommun där närheten till Mälaren, sjöar och natur är en av de största resurserna. Inom tätorten går Vikingaslingan (skridskoled, väster om Stäksön), Upplands-Broleden som går genom både Bro och Kungsängen, samt Mälardalsleden genom Kungsängen mot Bålsta, Sigtuna och Järfälla. Genom att peka ut och stärka strategiska kopplingar för gång och cykel ökar vi tillgängligheten till vandringslederna.

Utveckling av Högbytorpsområdet med inriktning på miljö, energi och återvinning/ kretslopp
Högbytorpsområdet ligger i utkanten av tätorten och ska även fortsättningsvis stärkas och utvecklas som en hub för verksamheter med inriktning på miljö, energi och återvinning. Vi pekar också ut en yta för en gemensam kretsloppscentral för Bro och Kungsängen vid Kockbacka trafikplats.

Handelsutveckling i Brunna och Skällsta samt i grannkommunerna
Upplands-Bro anser att Brunna och Skällsta även fortsättningsvis ska fortsätta vara kommunens nav för sällanköpshandel och volymhandel. Den torgnära handeln kommer av naturliga skäl att ha en mer småskalig och lokal prägel.

Mellankommunalt/regionalt samarbete kring avfall (enligt Avfallsplan 2019-2023).
Upplands-Bro vill utveckla sitt arbete med avfallshantering genom samverkan och erfarenhetsutbyte med andra kommuner. I FÖP Bro pekar vi ut en yta för en ny gemensam kretsloppscentral för Bro och Kungsängen vid Kockbacka trafikplats.

Norra Östersjöns vattendistrikt - åtgärdsplan enligt vattendirektivet
Mälaren-Görväln är en ytvattenförekomst, vilket innebär att det finns miljökvalitetsnormer (MKN) som ska uppfyllas för vattenförekomsten. De delar av Mälaren som är mottagare av vattnet som rinner från Bro och Kungsängen har ett mycket högt skyddsvärde och uppfyller enligt senaste statusbedömningen inte miljökvalitetsnormer för vatten. Ett betydande tillskott av bebyggelse planeras i Bro och Kungsängen och för att skydda de känsliga recipienterna krävs åtgärder för att samtidigt kunna minska belastningen av föroreningar.

I planförslaget framgår att det gröna ska tas till vara vid förtätning och att vattnet ska få ta plats. Brobäcken och Sätrabäcken ska värnas och ytor ska avsättas för öppna och gestaltade dagvattenlösningar som ska bidra till att rena vattnet och på så sätt öka möjligheterna att uppfylla miljökvalitetsnormerna för vatten. I plankartan pekas strategiskt viktiga områden ut för dagvattenhantering med fokus på områden utmed Brovikens tillflöden. I planeringsinriktningarna framgår också att ytor ska reserveras för dagvatten, översvämningar och skyfall.

Eftersom Broviken är huvudsaklig mottagare av dagvattnet från Bro behövs en strategisk planering utifrån var åtgärder kan vidtas för att göra största nytta. Kommunen arbetar med

att ta fram en dagvattenplan och en dagvattenpolicy som båda är ute på remiss till och med den 31 maj i år. Kommunen arbetar också med att ta fram ett åtgärdsprogram för Broviken där vi kommer att tydliggöra vad som behöver göras för att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna uppfyllas.

Östra Mälarens vattenskyddsområde (dricksvatten)
Huvuddelen av Bro ingår i Östra Mälarens vattenskyddsområde, primär och sekundär skyddszon. Syftet med vattenskyddsområdet är att bevara en god kvalitet på råvattnet för ytvattentäkterna vid Lovö, Norsborg, Görväln och Skytteholm inom Östra Mälaren. Detta för att säkra tillgången till dricksvatten på lång sikt.

FÖP Bro föreslår att Bro ska förtätas. Utökad bebyggelse medför högre andel hårdgjorda ytor, vilket medför ett större behov av att rena och fördröja dagvatten.

Som beskrivs under föregående rubrik föreslår FÖP Bro ett antal utpekanden och planeringsinriktningar för att rena dagvatten och förbättra vattenmiljön på olika sätt.

Allmänna och statliga intressen

Kommunens översiktsplanering är skyldig enligt lag att ta hänsyn till det allmännas bästa och statliga ställningstaganden om exempelvis skyddsvärda områden. När staten pekar ut geografiska områden som är av nationell betydelse för olika samhällsintressen, kallas dessa för riksintressen.

Totalförsvarets riksintresse och avgränsning (Livgardet) samt skottbullerpåverkan
Påverkas inte av FÖP Bro 2040.

Riksintresse för kraftledningar
De kraftledningar som går genom kommunen ligger utanför tätortsavgränsningarna och påverkas på så sätt inte av de fördjupade översiktsplanerna. Däremot utgör den kapacitetsbrist som finns i stomnätet i hela Mälardalsregionen ett hinder för Upplands-Bro kommuns möjligheter att bygga bostäder och verksamheter. Kommunens utbyggnadsplaner innebär på motsvarande sätt också att vi gör anspråk på en del av länets begränsade elkapacitet.

Riksintresse Friluftsliv enl. 4 kap miljöbalken (hela Mälaren med dess öar och stränder)
Riksintresset för Mälaren med dess öar och stränder innebär att exploatering och andra ingrepp i de utpekade områdena inte får medföra att områdenas natur- och kulturvärden skadas påtagligt. För vart och ett av områdena gäller dessutom särskilda förbud eller krav på hänsyn.

Riksintresset omfattar de delar av Bro tätort som ligger söder om järnvägen. FÖP Bro föreslår en mindre justering av tätortsgränsen för att införliva planområdena för Klockaren och Härnevi hage där detaljplanering pågår. Planerna gäller två mindre bostadsområden, och hänsyn behöver tas i detaljplaneringen till såväl riksintresset för friluftsliv som till de höga lokala kulturmiljövärdena. Kommunen har med hänsyn till bland annat riksintresset och områdets höga kulturmiljövärden valt att inte ytterligare utvidga tätorten söder om Ginnlögs väg, trots den relativa närheten till pendeltågsstaionen.

FÖP Bro pekar även ut området Kvista söder om järnvägen för bostäder i kombination med ett nytt friluftsområde. En förstudie har gjorts för området som i dagsläget är ett större sammanhängande skogsområde utan någon befintlig bebyggelse. Delar av området pekas ut för utveckling av nya bostäder men i de delar där rekreationsvärdena bedöms vara höga föreslås ett nytt friluftsområde med möjligheter till olika typer av friluftaktiviteter. Detta bedömer vi snarast kommer stärka riksintresset för friluftslivet enligt 4 kap miljöbalken.

Flygets riksintresse samt avgränsning (Arlanda) och flygbullerpåverkan
Kollektivrafikförbindelserna mellan Upplands-Bro och Arlanda är dåliga och kommunen ska verka för att få bättre förbindelse till Arlanda flygplats. Bebyggelsen inom kommunens tätorter ligger inte inom influensområdet för flygbuller.

Riksintresse för kulturmiljövården

Det fanns tidigare ett utpekat riksintresseområde för kulturmiljövården i Bro, se kartan över tidigare riksintresse kulturmiljövården längre fram i dokumentet. Detta område har dock tagits bort som riksintresse genom ett beslut av Riksantikvarieämbetet 2020-11-30. Kommunen bedömer dock att det fortfarande finns höga lokala kulturmiljövärden i området som bör värnas. Detta ligger till grund för ställningstagandet att inte ytterligare utöka tätortsgränsen söder om Ginnlögs väg.

Riksintresse för kommunikationer - E18 (Stockholm - Riksgränsen)

Väg E18 ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. E18 är en väst-östlig förbindelse som förbinder Stockholm med Oslo via Västerås, Örebro och Karlstad.

Den bebyggelse som FÖP Bro 2040 föreslår kommer naturligtvis att innebära en ökad belastning på E18. All föreslagen bebyggelse i FÖP Bro 2040 med undantag av Kvista ligger dock inom primärt bebyggelseläge enligt RUFS 2050, och går alltså i linje med den regionala överenskommelsen om bebyggelseplanering. När det gäller Kvista uppgår antalet bostäder i förstudien till ca 230 bostäder, vilket motsvarar antal bostäder i gällande detaljplan för området där genomförandetiden har gått ut. Vi bedömer därmed att Kvistas påverkan på E18 kommer att bli försumbar.

Trafikverket har pekat på behovet av en systemanalys som visar de kumulativa effekterna av kommunens samlade exploateringar i Bro och Kungsängen. Kommunen håller med om att en sådan analys behövs och undersöker just nu förutsättningarna för att genomföra en sådan. Detta kommer dock i så fall att ske inom ramen för arbetet med FÖP Kungsängen, eftersom det främst är kommunens planerade exploateringar i Kungsängen som avviker från den regionala planeringen. Brunna trafikplats bedöms i flera redan genomförda trafikanalyser som särskilt utsatt för ökad belastning i framtiden, vilket är ytterligare en anledning till att systemanalysen kopplas till just Kungsängen.

Riksintresse för kommunikationer - Mälarbanan
Mälarbanan går från Stockholm norr om Mälaren, via Västerås till Örebro. Banan är av nationell betydelse och trafikeras av både person- och godstrafik, och från Bålsta mot Stockholm även av pendeltåg.

Den bristande spårkapaciteten på Mälarbanan och de problem det för med sig är väl kända. Trängseln är stor på såväl pendeltågen till Kungsängen/Bålsta som på tågen mot Enköping och Västerås. Systemet är störningskänsligt.

Höjd kapacitet på järnvägen har stor betydelse för Uppland-Bro så att kommunen kan få ökad turtäthet och mindre störningar och trängsel i pendeltågstrafiken. Fler spår ger också möjlighet till bättre pendlingsmöjligheter mot Enköping och Västerås. För att trygga möjligheten att i framtiden bygga fler spår från Kallhäll och västerut genom Upplands-Bro ska mark reserveras längs nuvarande dubbelspår.

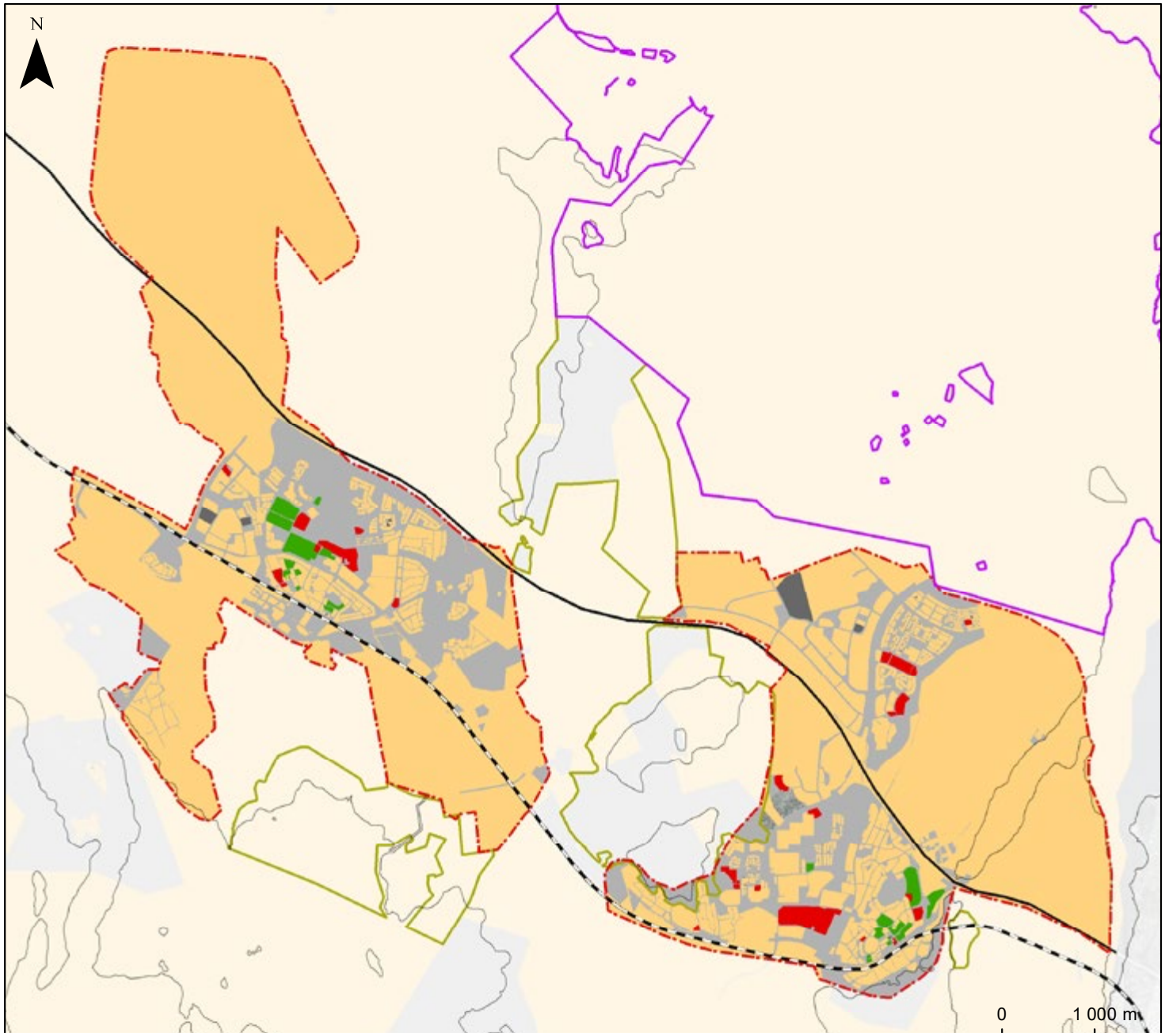
Under 2020 tog kommunen fram en förstudie för Bro station som undersökte olika scenarier för utveckling av stationsområdet. Som en följd av stationsutredningen gav Samhällsbyggnadsutskottet ett uppdrag om att ta fram ett utvecklingsprogram för stationsområdet. Utvecklingsprogrammet ska fokusera på alternativet ”Västlig entré”, som utgår ifrån en ny entré till den nordvästra änden av perrongen.



Markägoförhållanden

Avvägningar och hänsyn

Kartan visar markägoförhållanden i tätorterna Bro och Kungsängen. Av kartan framgår att merparten av marken i tätorten ägs av andra än kommunen eller dess bolag. FÖP Bro slår fast att det är särskilt viktigt för kommunen att säkerställa tillgången till ytor vid Bro station för utveckling av bussterminal, infartsparkering för bil och cykel och stationsnära service, samt ytor för framtida fyrspår.



Bestämmelser

Avvägningar och hänsyn

FÖP Bro pekar ut ett utredningsförslag för ny vägkoppling mellan Brunna och Kockbacka trafikplats. En förutsättning för en sådan vägkoppling är att det är möjligt att upphäva delar av Lejondals naturreservat (kommunalt naturreservat). En utredning av denna och andra förutsättningar för en eventuell vägkoppling pågår inom ramen för arbetet med FÖP Kungsängen, varför ingen vidare analys presenteras i samband med granskning av FÖP Bro.

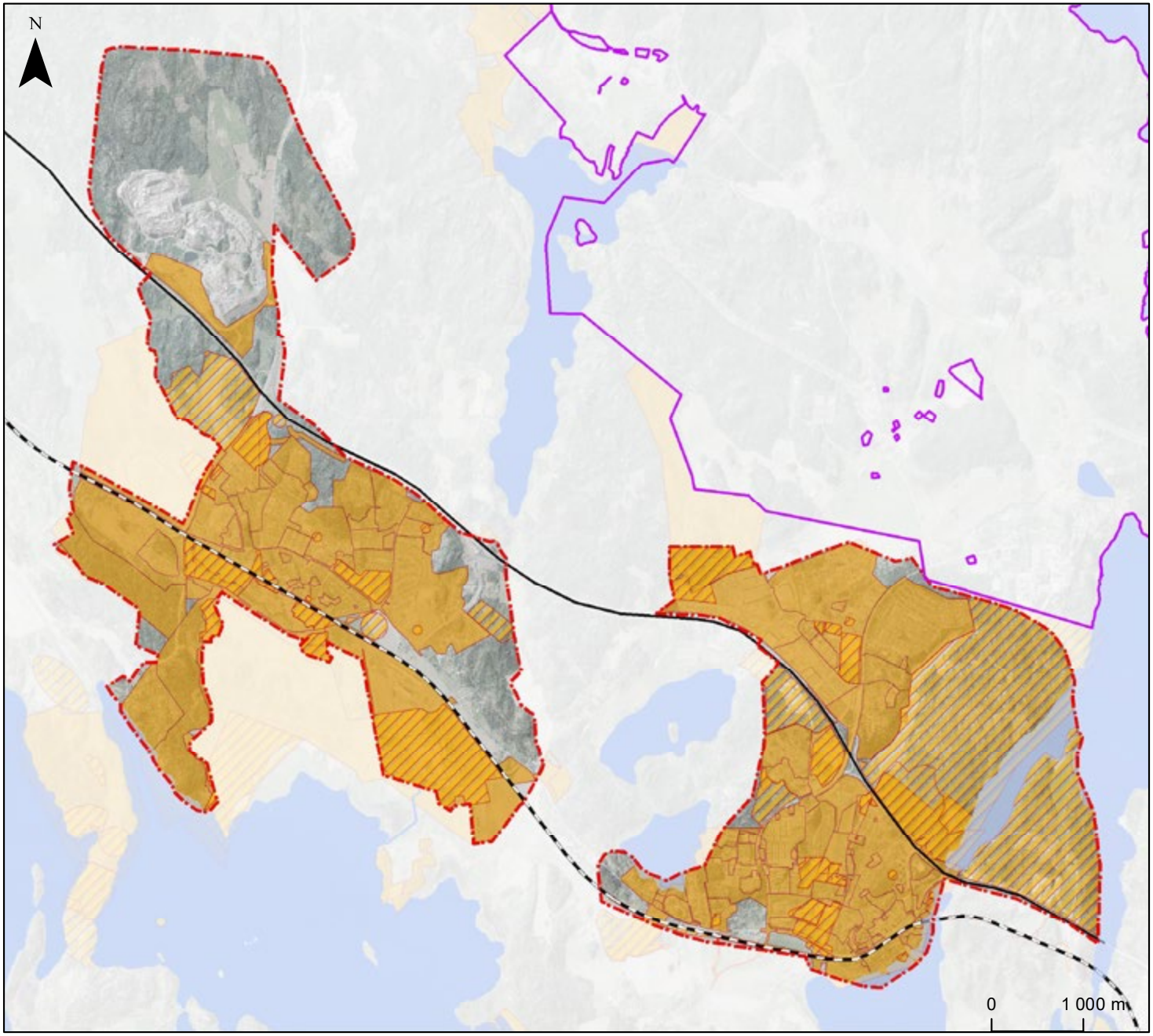


Planlagda områden

Avvägningar och hänsyn

Som kartan visar är fortfarande relativt stora delar av Bro tätort inte detaljplanerade. I de norra delarna (Högbytorp) finns dock ett gällande planprogram (Planprogram för Högbytorp, godkänt 2011) som ger förutsättningarna för verksamheten som bedrivs där. Detaljplanering av området är inte aktuellt i dagsläget. I den sydöstra delen av planområdet för FÖP Bro ligger området ”Öster om Kockbacka” som i FÖP Bro pekas ut för naturnära markbostäder som följer landskapet och där värdefull natur sparas och kan utgöra ett värde både för de boende och för andra besökare. Se förstudien för Öster om Kockbacka.

FÖP Bro förespråkar förtätning i kollektivtrafiknära lägen och att inga ytterligare stora bebyggelseområden för bostäder ska pekas ut då kommunen har god planberedskap för lång tid framöver. Mindre områden för bostäder kan dock tillkomma.



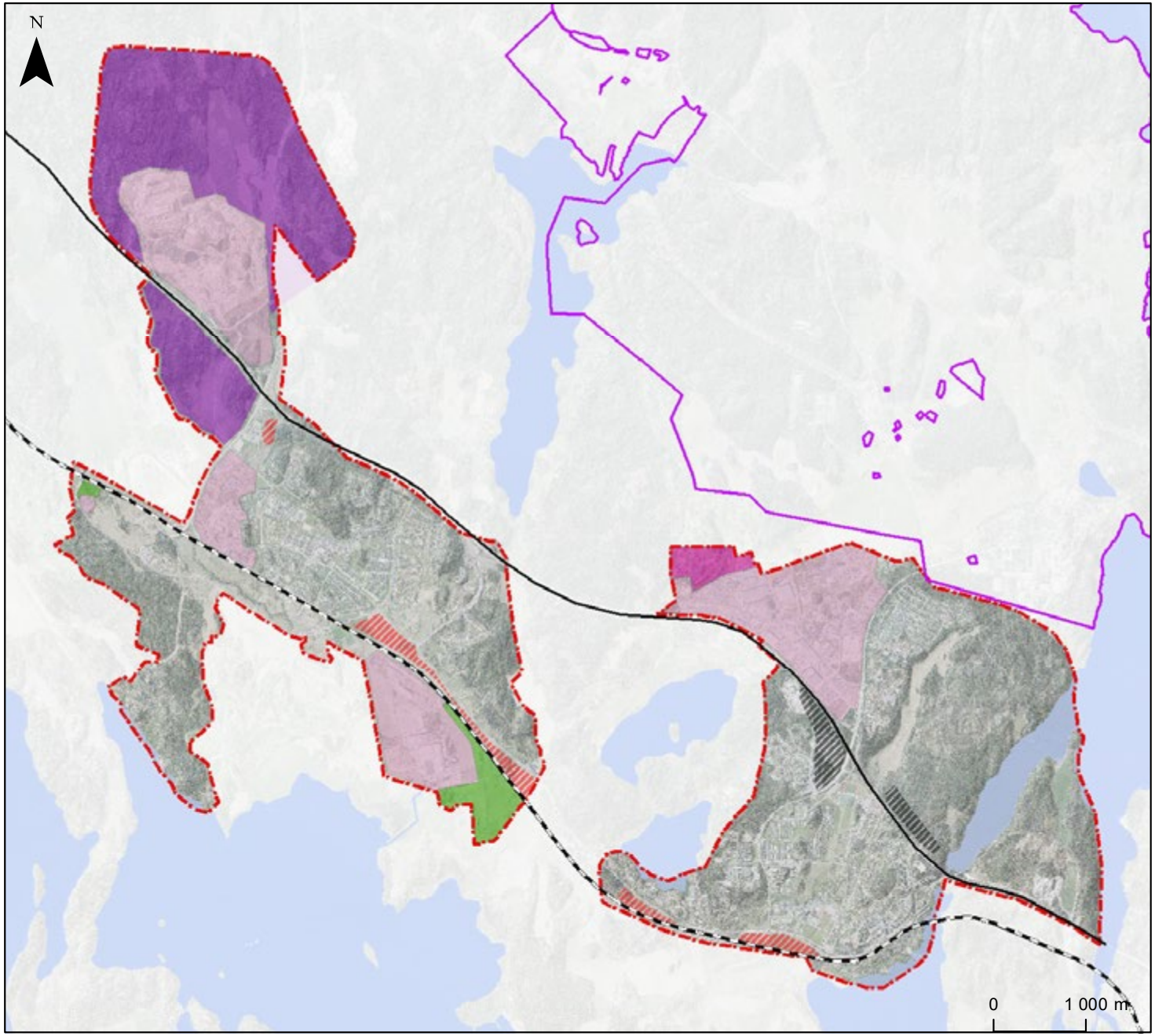
Arbetsplatser, näringsliv, verksamhet och produktion

Verksamhetsområden

Avvägningar och hänsyn

FÖP Bro föreslår ändrad användning av det som pekades ut som Kockbacka verksamhetsområde, ett nytt mindre verksamhetsområde i bullerutsatt läge mellan väg och järnväg, i ÖP 2010. Nu pågår detaljplanering för en ny skola på delar av ytan, och den övriga ytan pekas dels ut för småskaliga service-, friluft- eller idrottsanläggningar, och dels för areella näringar, jordbruksmark. En del av ytan avsätts också för rekreativ dagvattenhantering. FÖP Bro 2040 preciserar markanvändningen på s 36 i granskningsförslaget.

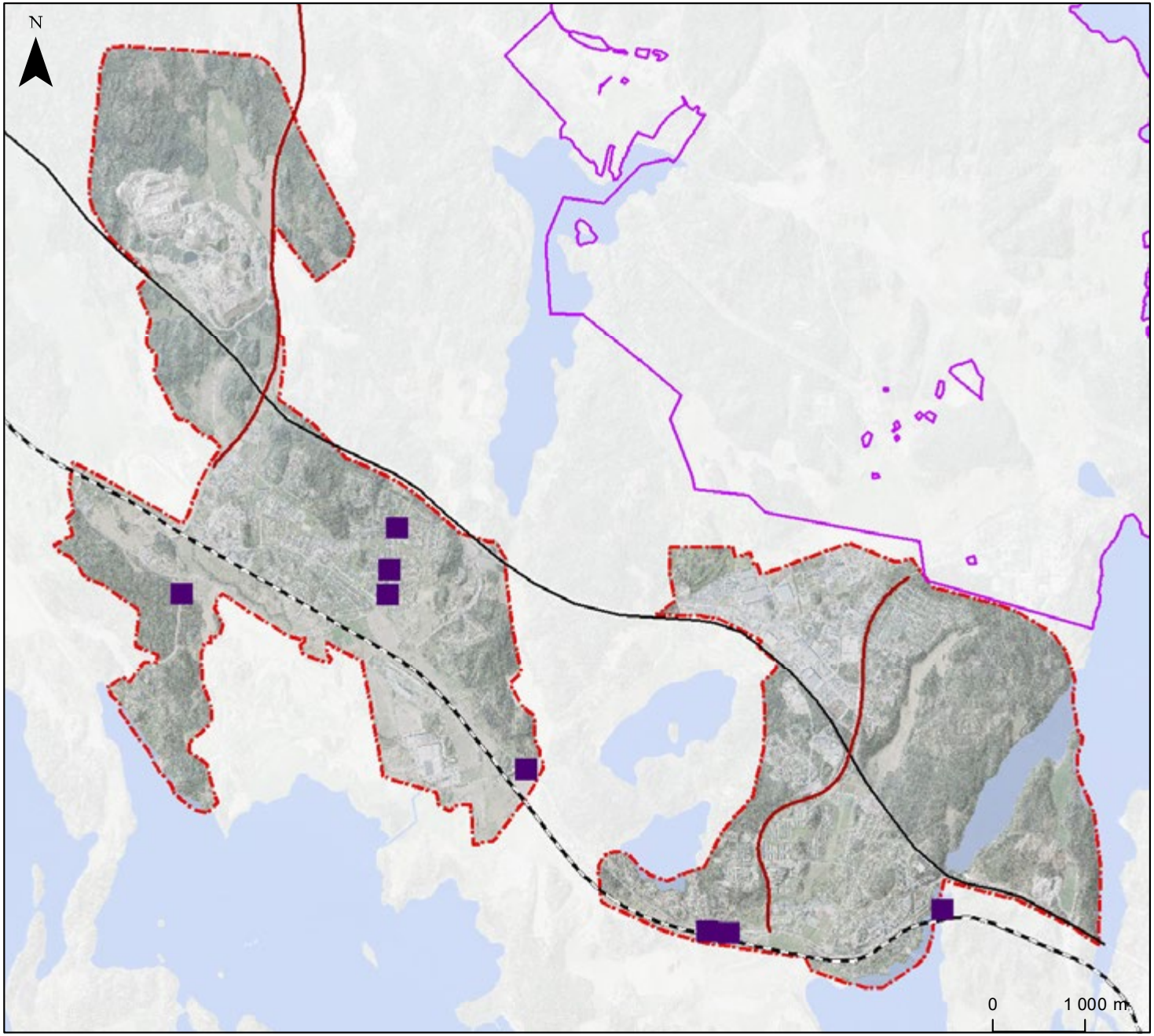
Det är fortsatt viktigt att reservera mark för fyrspår på Mälarbanan utmed hela sträckan.-



Areella näringar – väghinder

Avvägningar och hänsyn

FÖP Bro slår fast att Enköpingsvägen ska utvecklas till en stadsgata, med förtätning längs vägen och entréer mot gatan. FÖP Bro lyfter dock att det även fortsättningsvis ska vara möjligt för tung trafik att färdas på Enköpingsvägen, och att hinder för lantbruksfordon ska undvikas.



Teckenförklaring

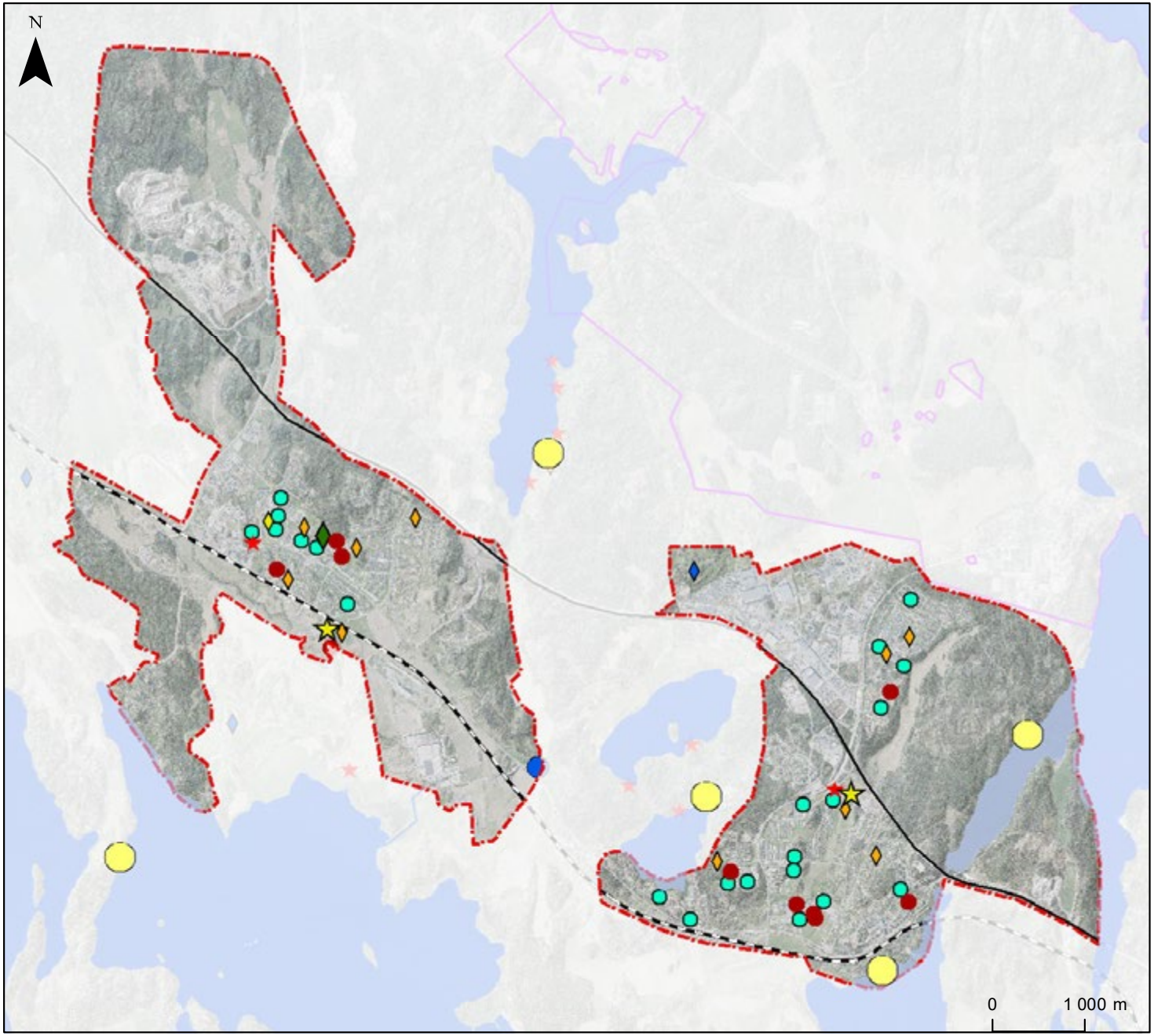
- Framkomlighetsproblem för jordbruksmaskin
- Väghinder objekt
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Bebyggelse, anläggningar och service

Aktivitetsplatser

Avvägningar och hänsyn

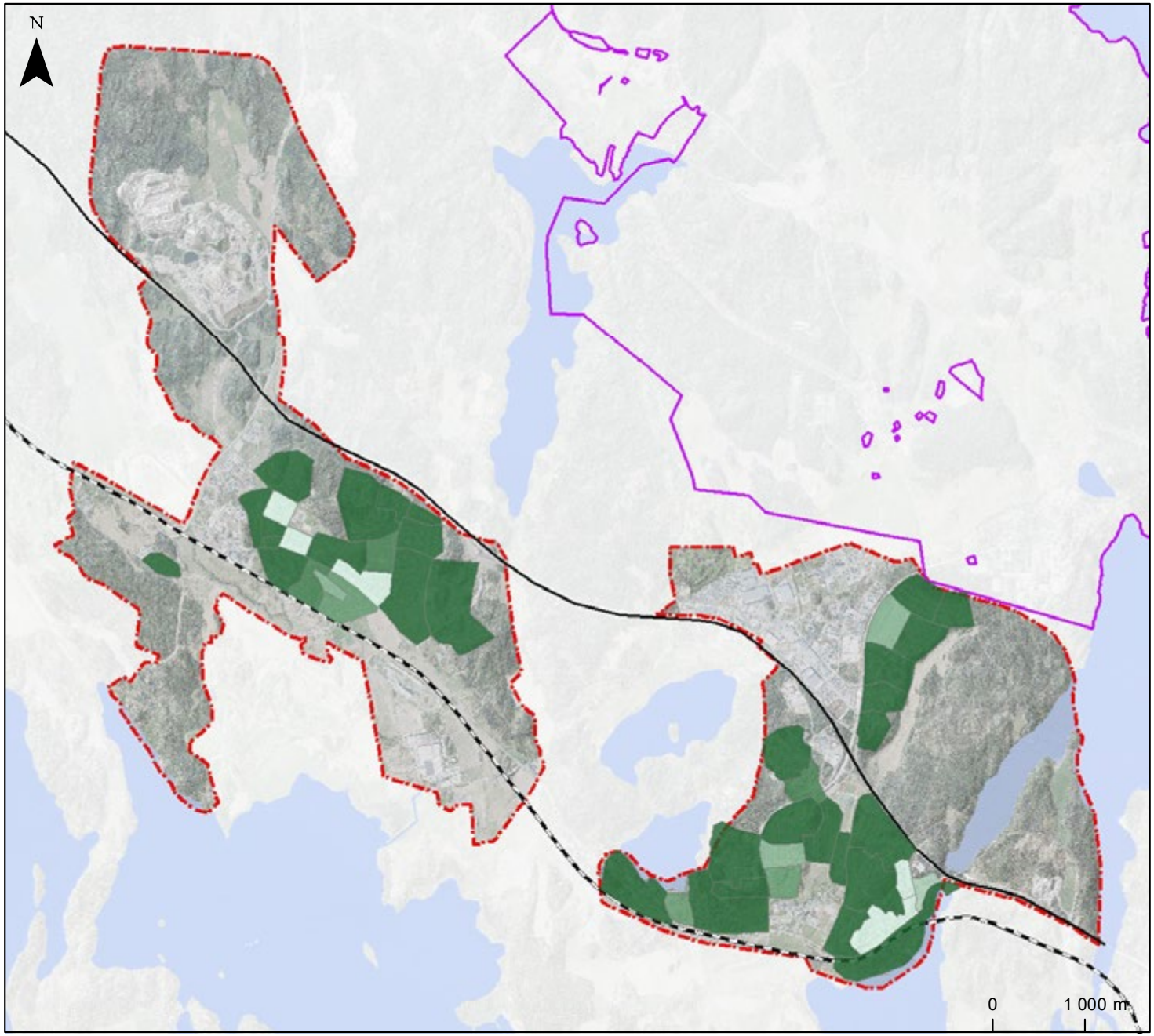
FÖP Bro slår fast i en planeringsinriktning att kommunen ska planera för aktiva mötesplatser som bidrar till att knyta ihop Bros olika delar och stärka den sociala sammanhållningen.



Antal kvadratmeter friyta per boende

Avvägningar och hänsyn

Kartan visar att tillgången till friyta per boende är mindre för de boende i flerbostadshus, jämfört med dem som bor i villa eller radhus. Bro har många tätortsnära grönytor av olika karaktär som används i olika hög grad för rekreation och lek, men en del av dem kommer att tas i anspråk när Bro förtätas. För att de boende även framgent ska ha tillgång till tätortsnära grönska och rekreation tar FÖP Bro ställning för att de förtätningar som görs ska innebära något positivt för broborna, och kommunen ska ta tillfället i akt vid förtätningsprojekt att höja kvaliteten på närliggande grönytor. FÖP Bro har flera planeringsinriktningar som syftar på att bevara och stärka friytor och tätortsnära grönytor. En övergripande naturvärdesinventering och en kartläggning av ekosystemtjänster i tätorterna ligger också till grund för vilka ytor som tas i anspråk och vilka som bevaras.

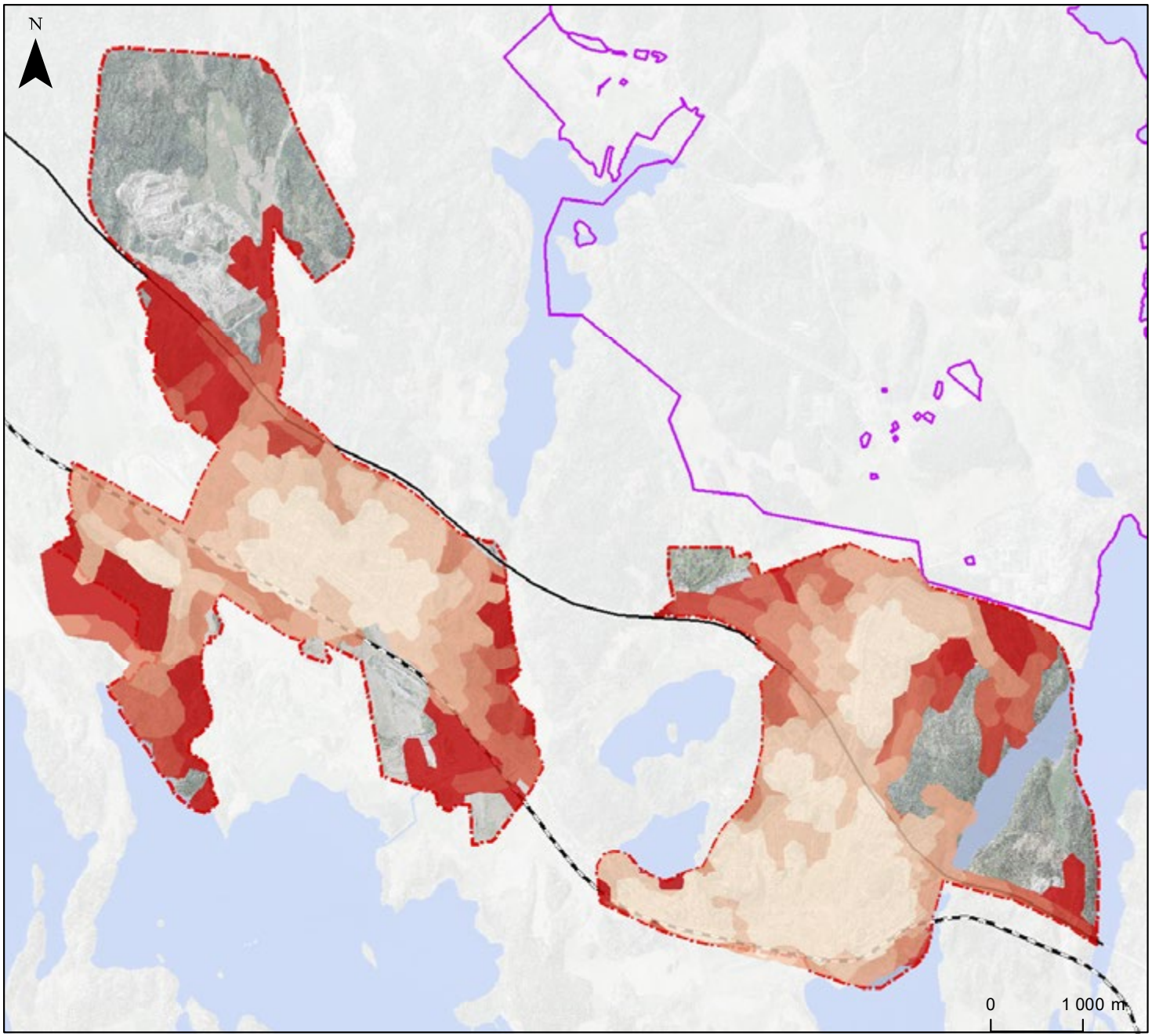


Gångavstånd skola och förskola

Avvägningar och hänsyn

Som kartan visar har de flesta barn idag ett relativt kort avstånd till skola och förskola. Eftersom kartan endast visar befintliga förskolor och skolor finns de planerade skolorna i Tegelhagen och vid Kockbacka gärde inte med i kartan. Dessa skolor kommer till exempel innebära att gångavståndet minskar för boende i Tegelhagen, men kan öka för barnen i de norra delarna av Bro när Broskolan försvinner från centrum.

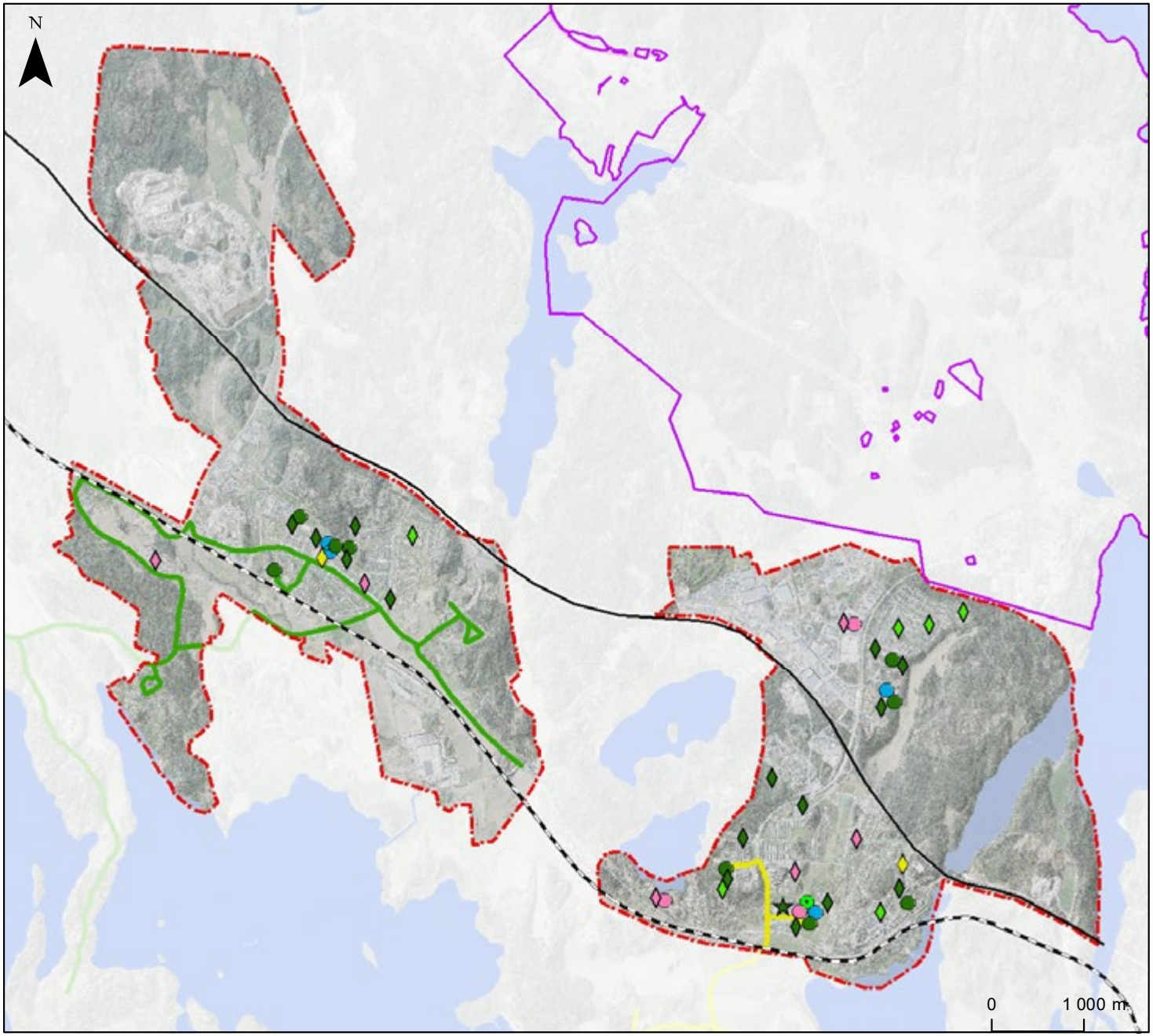
För de områden med bostäder som ligger längst från centrum är det viktigt att det finns bussförbindelser och bra gång- och cykelvägar. FÖP Bro pekar ut strategiska kopplingar för gång och cykel som ska stärkas. Förstudierna för Kvista och Öster om Kockbacka beskriver närmare hur kopplingarna ska se ut i områdena som studeras.



Samhällsservice och kommunal service

Avvägningar och hänsyn

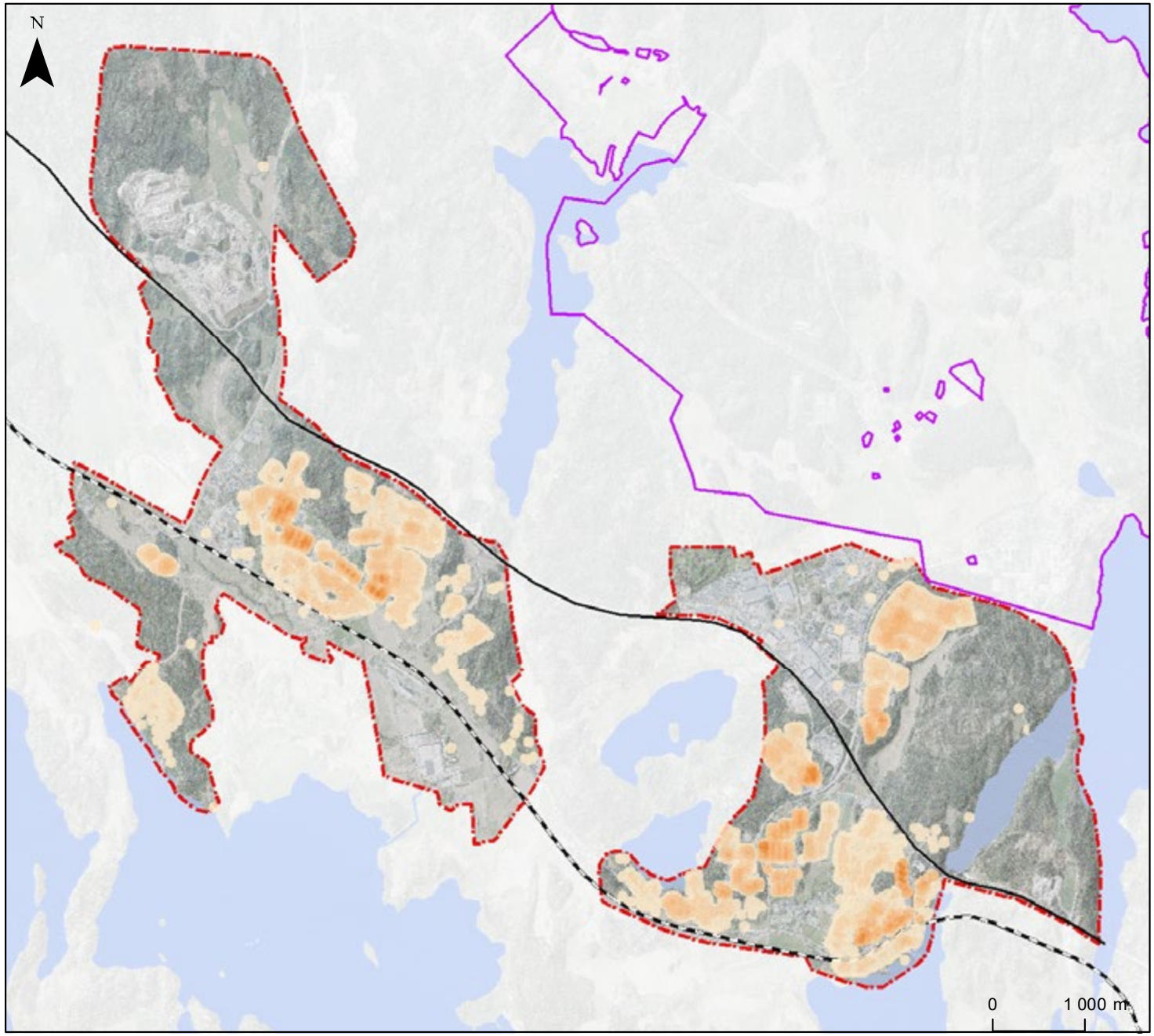
Se resonemang om skolor och förskolor på föregående sida.



Boendetäthet - Antal boende inom en radie på 57 meter

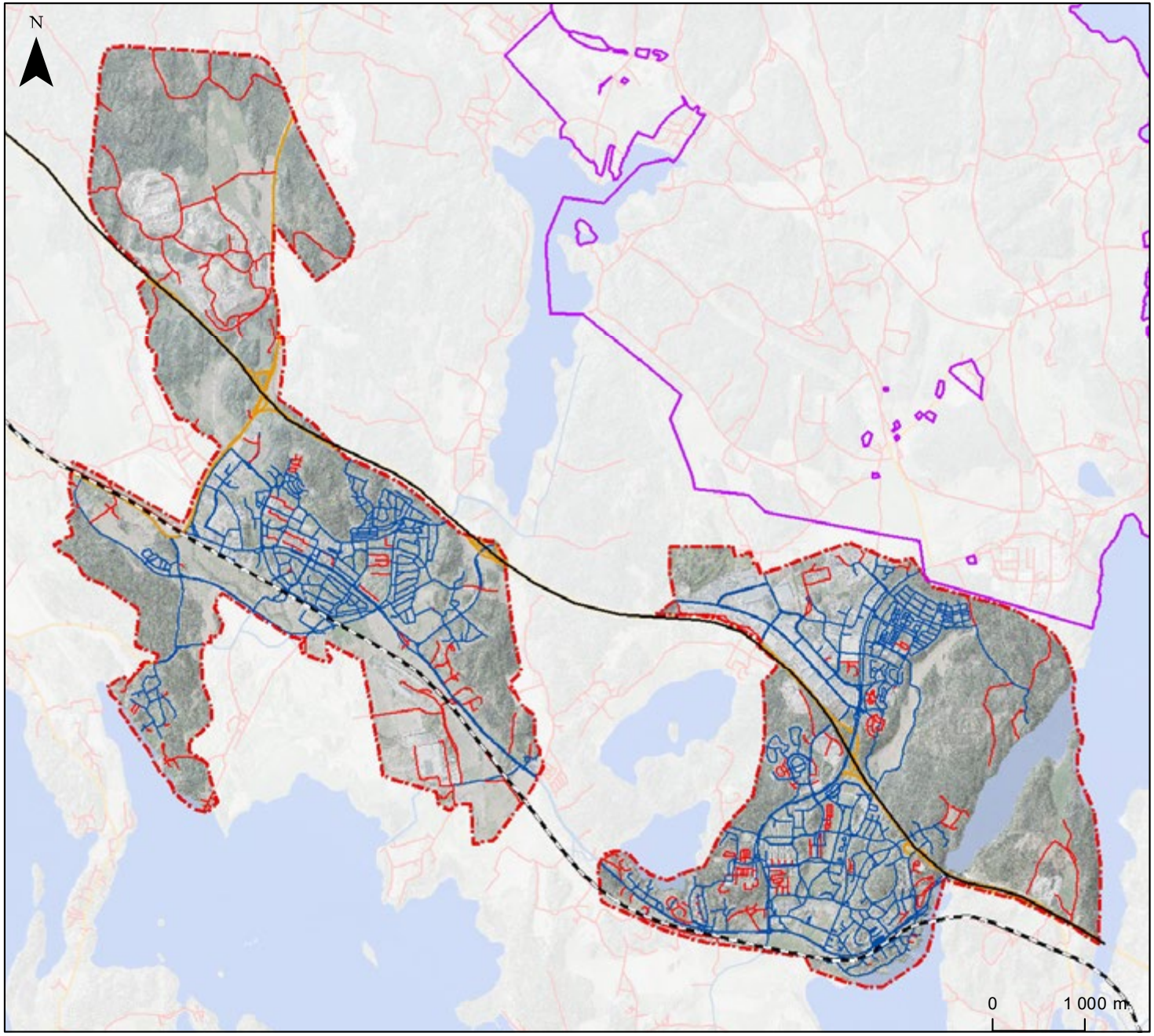
Avvägningar och hänsyn

Kartan ger en översiktlig bild av hur boendetätheten i tätorterna ser ut i dagsläget. Under arbetet med FÖP Bro har kommunen också gjort en täthetsanalys som jämför de befintliga bostadsområdena med dem som är under utbyggnad (se PM - Boendetäthet och nåbarhet i Upplands-Bro kommun). Analysen visar att tätheten i de nya stora bostadsområden som byggs (Tegelhagen och Trädgårdsstaden) är nästan lika hög som i det tätaste befintliga området Råby. I och med att flera både befintliga och kommande områden har relativt hög täthet är det viktigt att service och tillgång till tätortsnära natur också ökar när befolkningen växer. Detta är ett av motiven till att FÖP Bro föreslår ett nytt friluft- och rekreationsområde i Kvista.



Kommunikationer, transporter och trafik

Väghållare



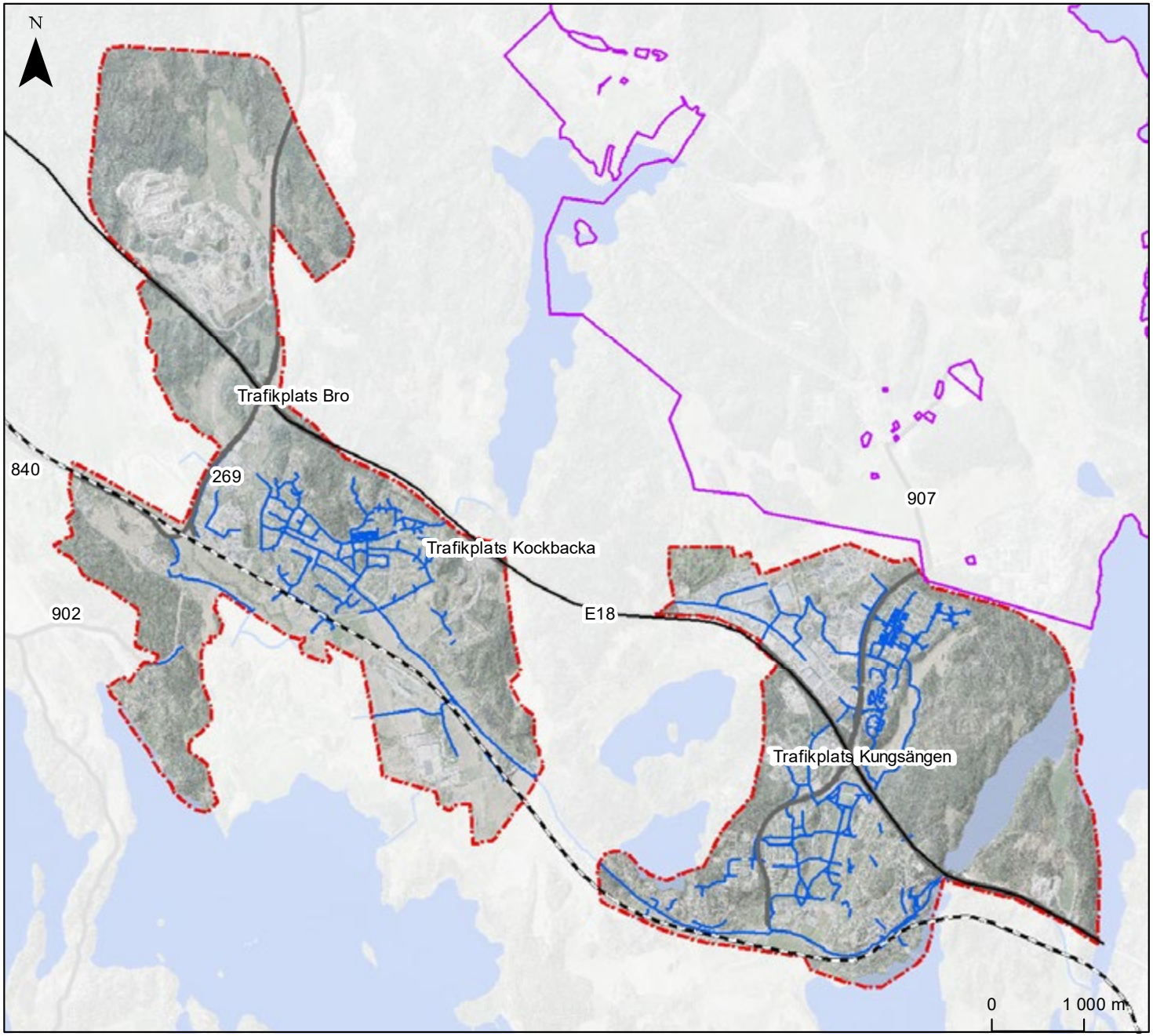
Teckenförklaring

- E 18
- Järnväg
- Enskild
- Kommunal
- Statlig
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Kommunikationer – övergripande

Avvägningar och hänsyn

FÖP Bro pekar särskilt på vikten av att fylla de luckor i cykelnätet som begränsar framkomligheten. Flera planeringsinriktningar handlar om att utveckla cykelinfrastrukturen. Detta sker framför allt genom det kontinuerliga arbetet med kommunens gång- och cykelplan (2012). Gång- och cykelplanen ska uppdateras under våren/sommaren 2021.



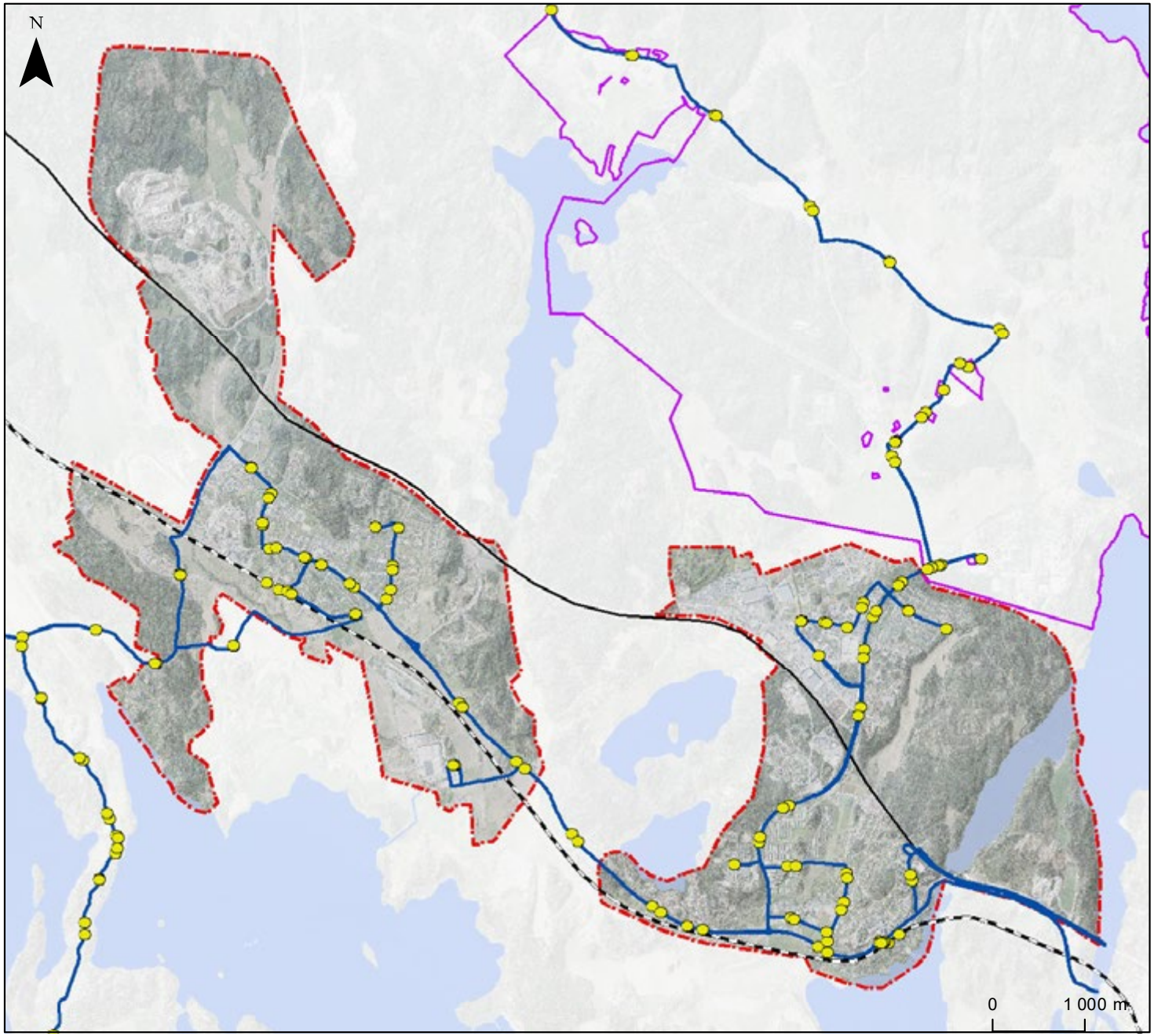
Teckenförklaring

- Cykelnät
- Kommunikation, större vägar
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Kollektivtrafik

Avvägningar och hänsyn

En robust och väl utbyggd kollektivtrafik är en förutsättning för att klara omställningen till ett mer hållbart samhälle. FÖP Bro slår fast i ett antal planeringsinriktningar att kollektivtrafikens behov av ytor ska ha företräde framför andra intressen. Som beskrivs i planen ska vi också prioritera detaljplaner som är nära kollektivtrafik, teknisk infrastruktur, centrumnoder och service. Planen lyfter också att det är önskvärt med en ny vägkoppling i Bro norr om centrum, framför allt mellan Lejondalsvägen och Kockbackavägen för att möjliggöra en mer effektiv körsträcka för buss genom Bro. Den exakta dragningen av en sådan vägkoppling måste dock utredas närmare.

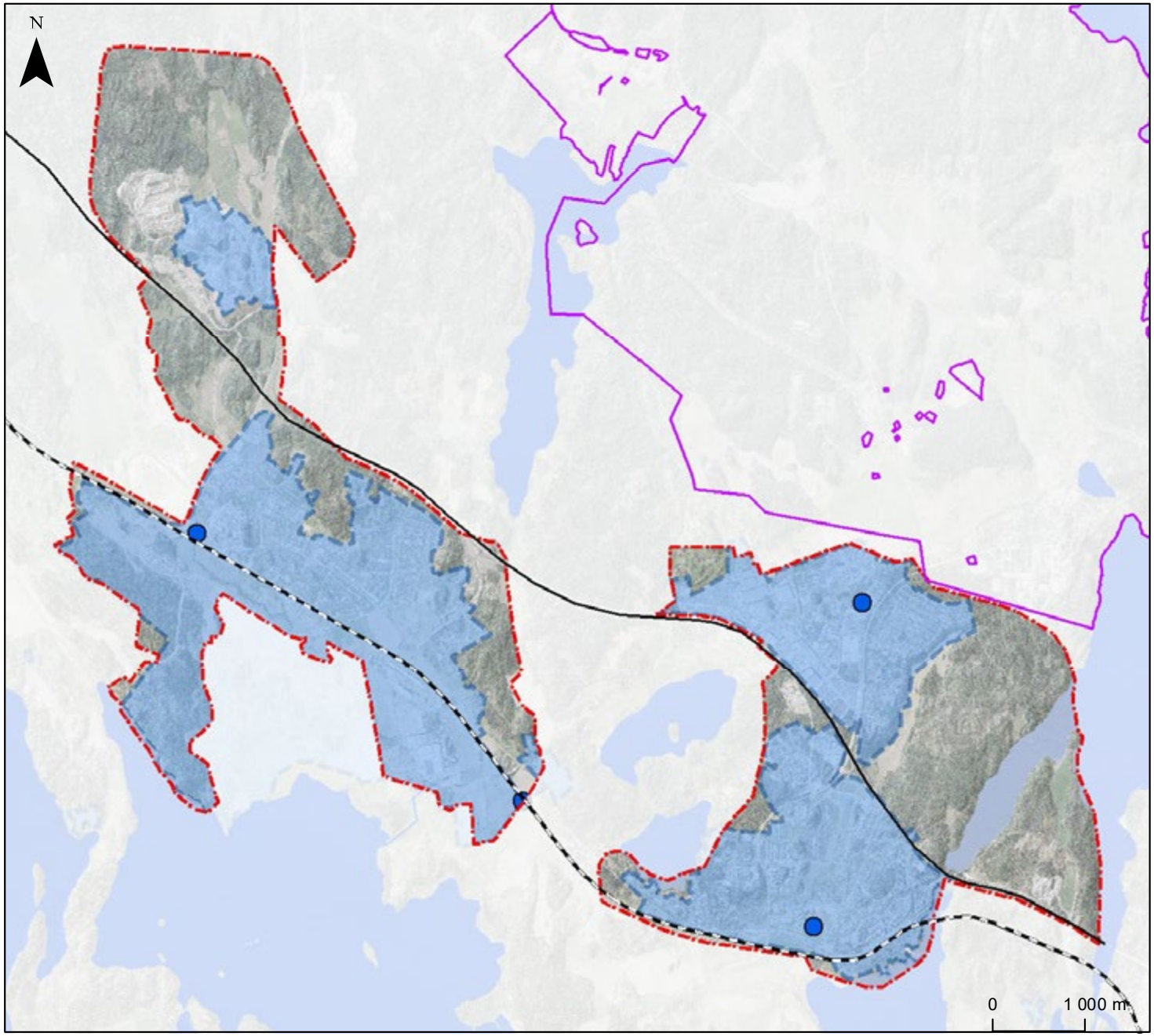


Teckenförklaring

- Busshållplats
- Busslinje
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp



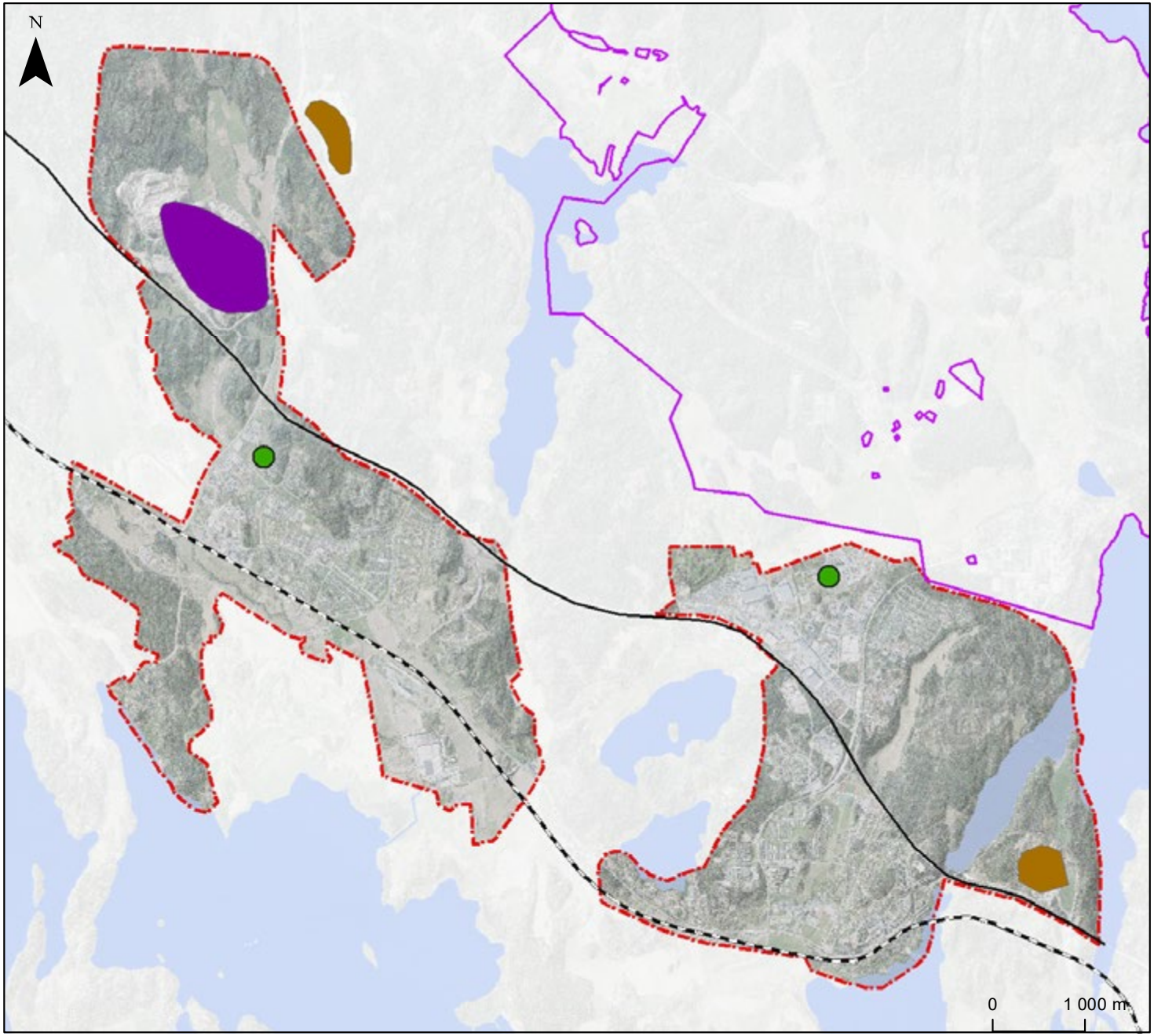
Teckenförklaring

- Vattenkiosk/Slamkiosk
- VA verksamhetsområde
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Kretsloppscentraler, avfall och täkter

Avvägningar och hänsyn

FÖP Bro föreslår en ny yta för en gemensam kretsloppscentral för Bro och Kungsängen, i anslutning till Kockbacka trafikplats. Den föreslagna ytan ligger i praktiken mitt emellan Bro och Kungsängen, även om platsen rent formellt hör till Bro. Detta faktum, samt att det bullerutsatta läget precis vid motorvägen som omöjliggör mycket annan användning, gör platsen särskilt lämplig för kretsloppsverksamhet.

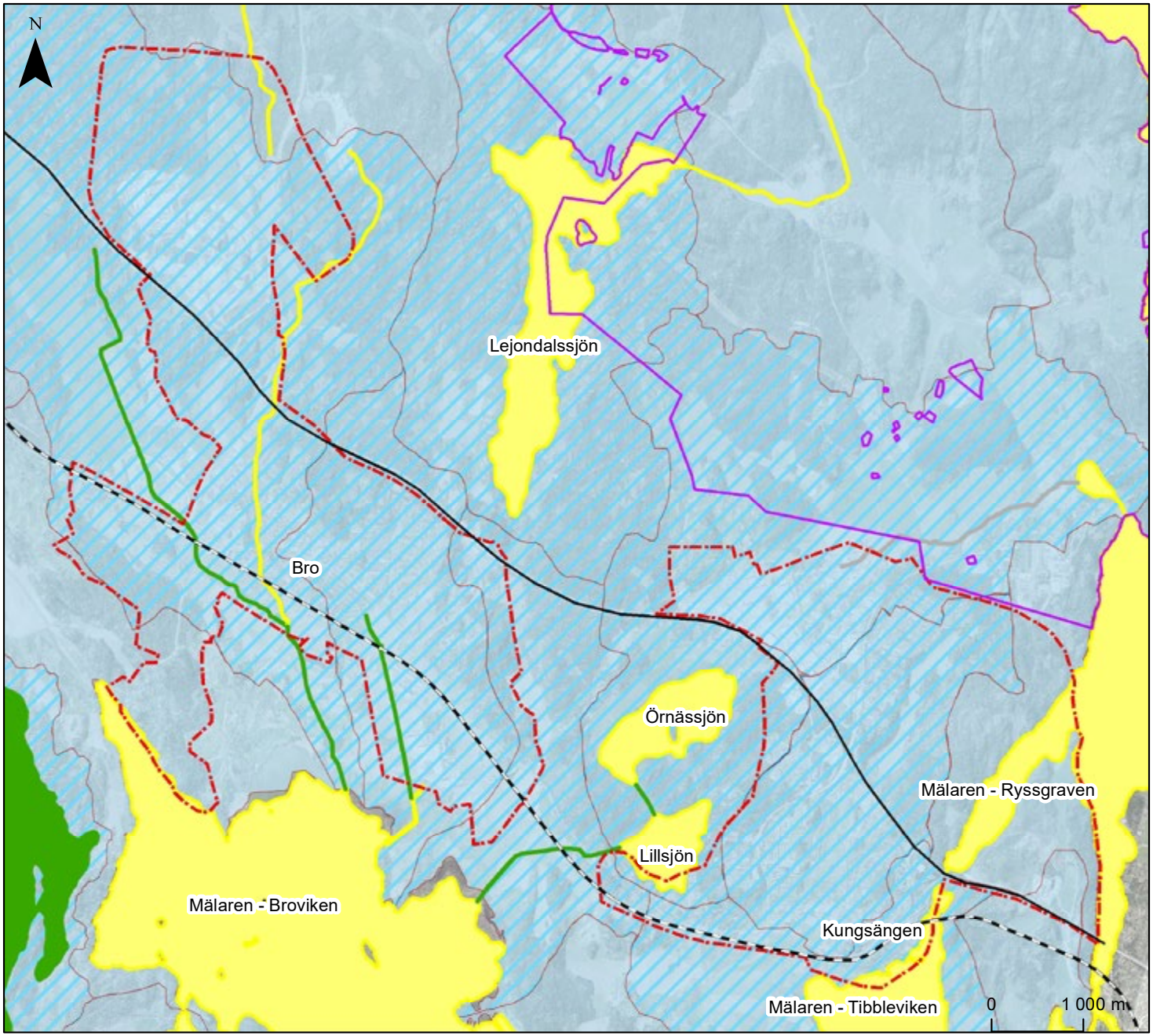


Vattenplanering

Vattenplanering– Ekologisk status och avrinningsområden

Avvägningar och hänsyn

Kartan är gjord utifrån data ur databasen för VISS (VattenInformations-System Sverige) som beslutades 2016. FÖP Bro föreslår ett antal utpekanden och planeringsinriktningar för att rena dagvatten och skydda känsliga vattenmiljöer på olika sätt. Se vidare beskrivning på s 8-9 i planeringsförutsättningarna.



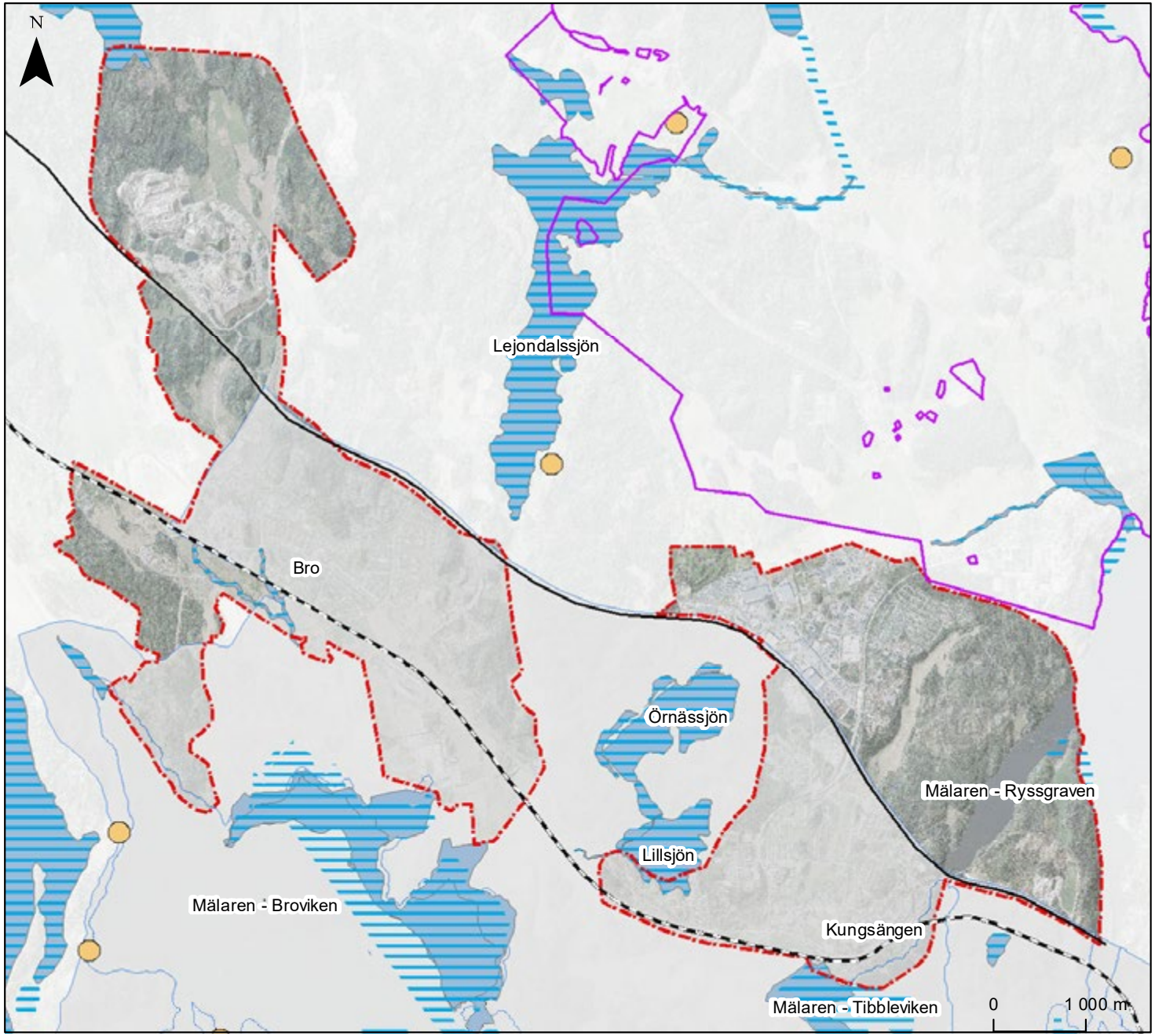
Teckenförklaring

- God ekologisk status
- Måttlig ekologisk status
- Oklassad
- Avrinningsområde - särskilt känsliga områden
- Avrinningsområde
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Vattenplanering – Ekologiskt känsliga områden, vattenskydd, större vattentäkter

Avvägningar och hänsyn

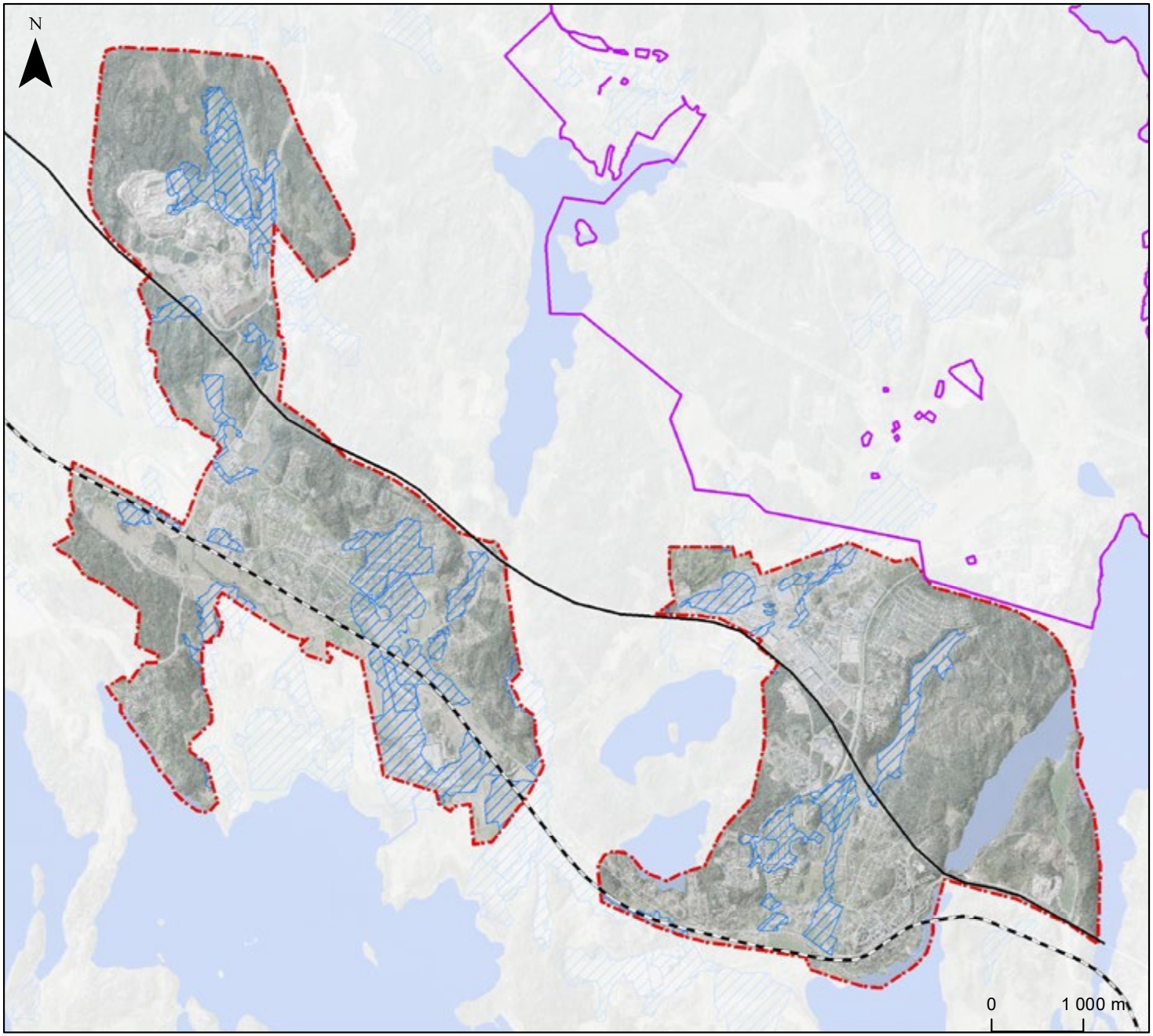
FÖP Bro föreslår ett antal utpekanden och planeringsinriktningar för att rena dagvatten och skydda känsliga vattenmiljöer på olika sätt. Se vidare beskrivning på s 8-9 i planeringsförutsättningarna.



Teckenförklaring

- Större vattentäkt
- Ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO)
- Ekologiskt känsliga sjöar
- Östra Mälaren vattenskyddsområde
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Markavvattningsföretag



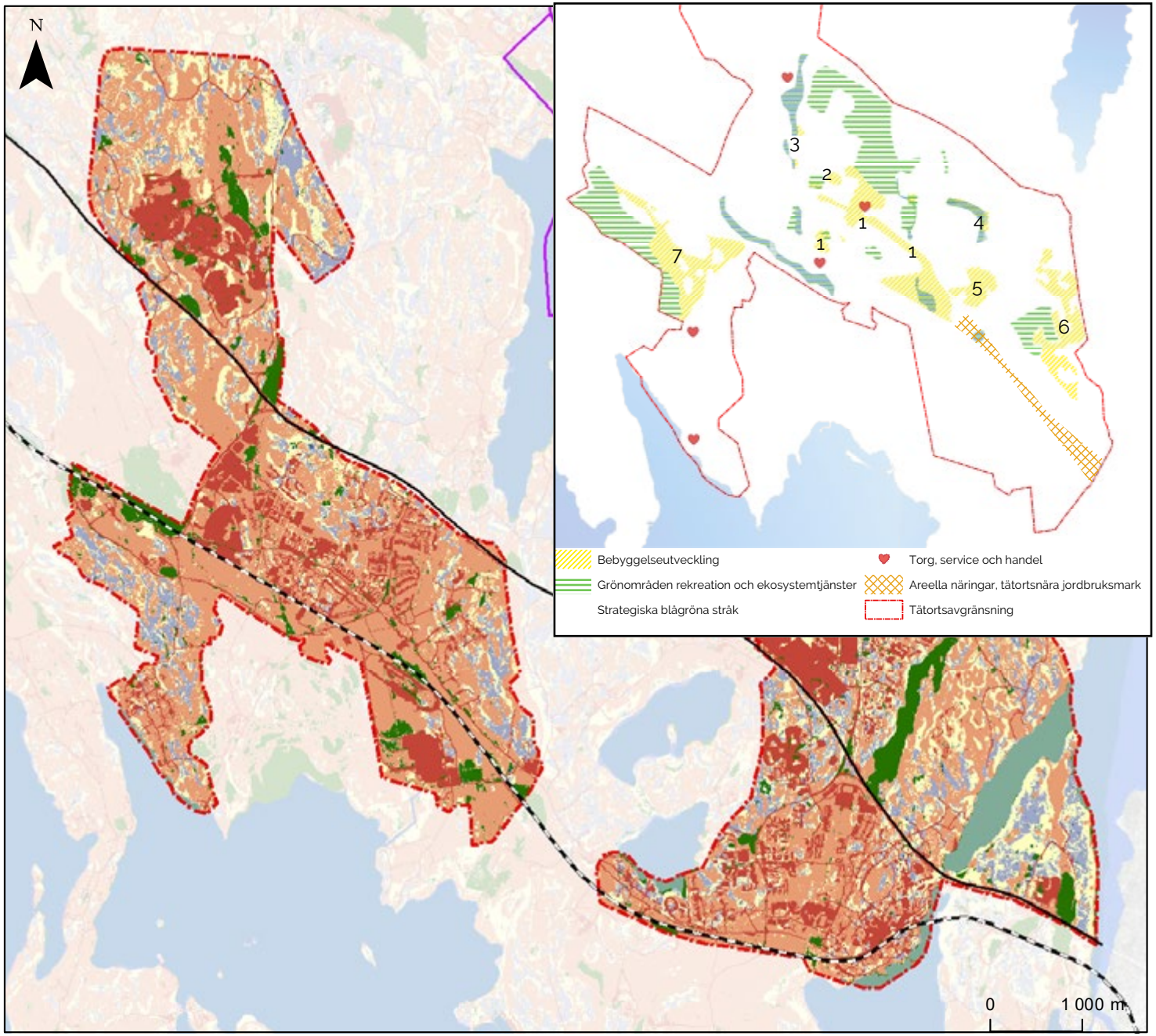
Teckenförklaring

- Markavvattningsföretag
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Vattenreglering

Avvägningar och hänsyn

Med utgångspunkt i bland annat denna karta över landskapets förmåga till vattenreglering pekar FÖP Bro ut ett antal ytor för dagvatten, översvämningar och skyfall. Syftet med dessa ytor är att bidra till att ta hand om dagvatten och överskottsvatten som annars riskerar att påverka både befintlig och kommande bebyggelse. De strategiska blågröna stråken identifierades och pekades ut tidigt i processen, för att förslagen till områden att förtäta skulle anpassas efter dessa ytor och inte tvärtom. Den mindre kartan visar föreslagen ny bebyggelse samt ytor för dagvatten, översvämningar och skyfall. För de ytor där bebyggelse och dagvattenhantering överlappar (mellan Lejondalsvägen och Stora sandhagen samt centrala Bro norr om järnvägen närmast spåren) föreslår vi småskalig bebyggelse i kombination med parkmiljö där ytor för dagvatten ska ingå.



Teckenförklaring

- Lågpunkt i landskapet
- Klass 1 (obefintligt)
- Klass 2 (visst)
- Klass 3 (påtagligt)
- Klass 4 (högt)
- Klass 5 (högsta)
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Kultur, natur, rekreation och friluftsliv

Kulturmiljövärden

Avvägningar och hänsyn

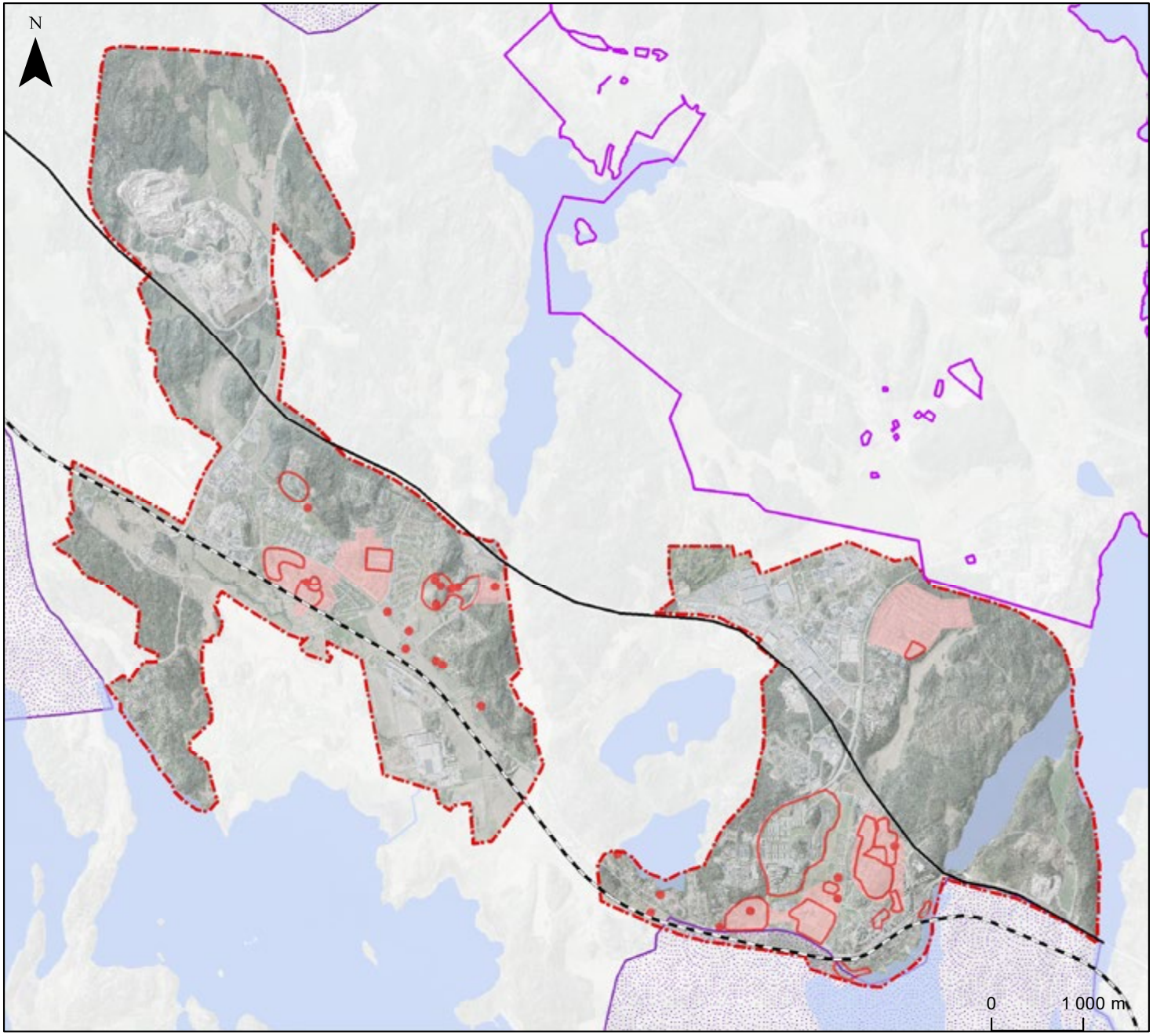
Riksintressen för kulturmiljövården

- Håtuna - Håbo-Tibble
- Lässa
- Görväln - farled och herrgårdslandskapet

Lokala intressen för kulturmiljö

Områdena beskrivs i kapitel 8 i ÖP 2010 samt i kulturmiljöutredningarna ”Bro – kulturmiljöer” och ”Kungsängen – kulturmiljöer” (2019). Riksintresset för kulturmiljövården i Bro som tidigare pekade ut området söder om Ginnlögs väg inkl Bro kyrka, har tagits bort genom ett beslut av Riksantikvarieämbetet 2020-11-30. Kommunen bedömer dock att det fortfarande finns höga lokala kulturmiljövärden i området som bör värnas. Detta ligger till grund för ställningstagandet att inte ytterligare utöka tätortsgränsen söder om Ginnlögs väg.

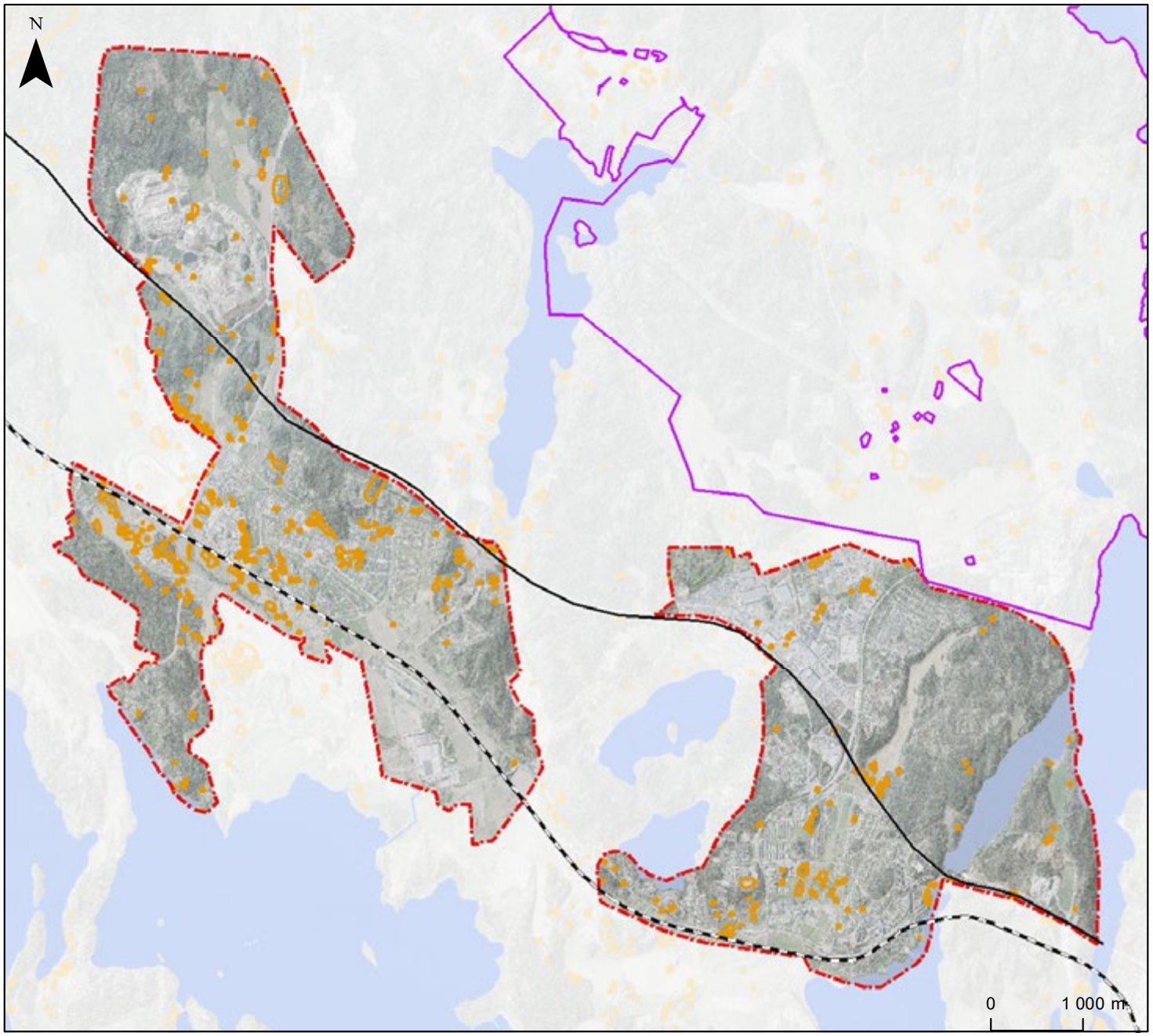
Det finns också lokala kulturmiljövärden i Bro stationsområde, som pekas ut för stationsutveckling och viss förtätning. De råd och riktlinjer som framkommer i kulturmiljöutredningen för Bro ska vara vägledande vid kommande planering och bygglovsprövning.



Fornlämningar

Avvägningar och hänsyn

Alla fornlämningar skyddas enligt kulturmiljölagen och åtgärder som påverkar fornlämningar kräver tillstånd från Länsstyrelsen.



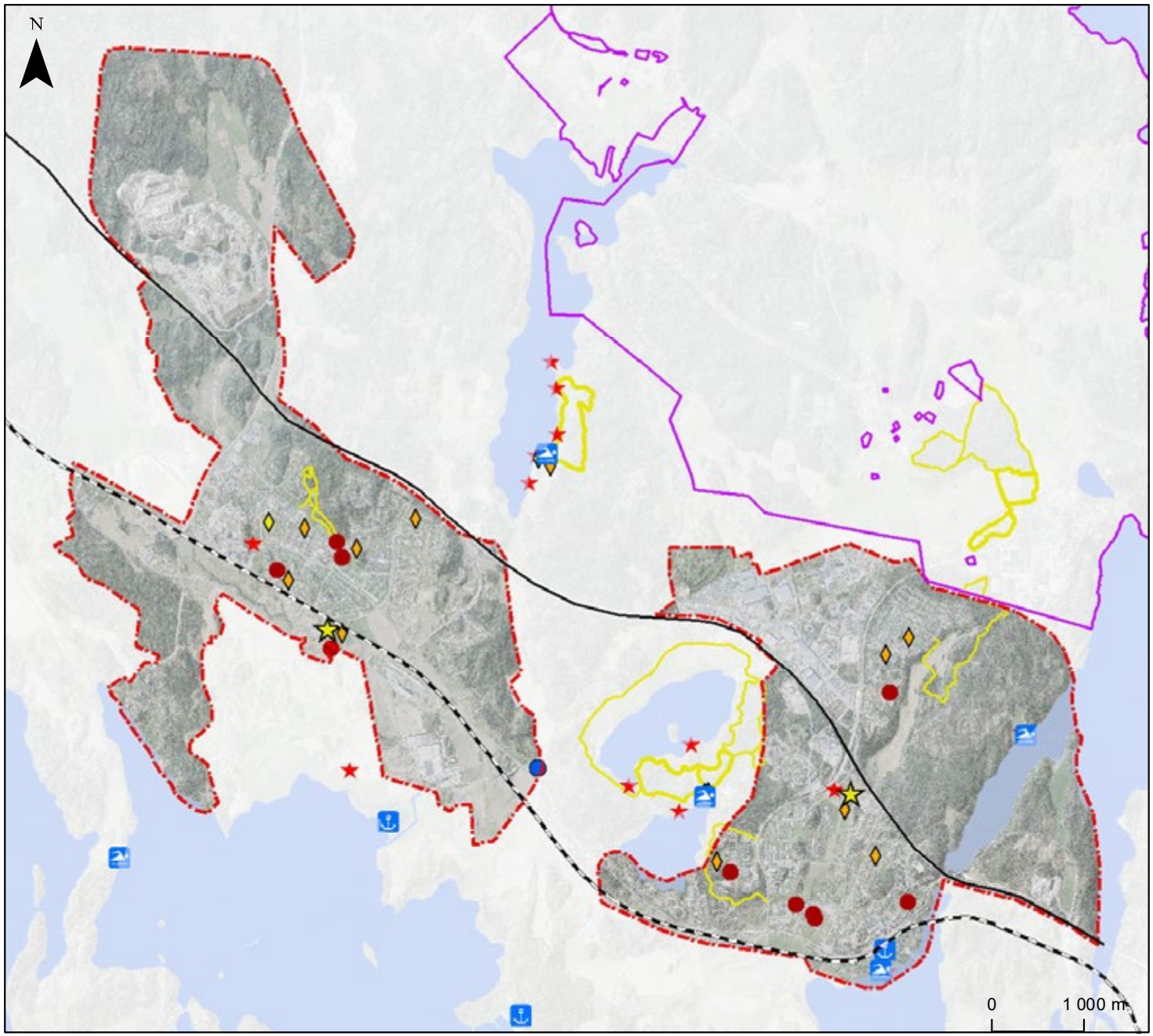
Teckenförklaring

- Fornlämning punkt
- Fornlämning område
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Friluftsliv och rekreation – anläggningar

Avvägningar och hänsyn

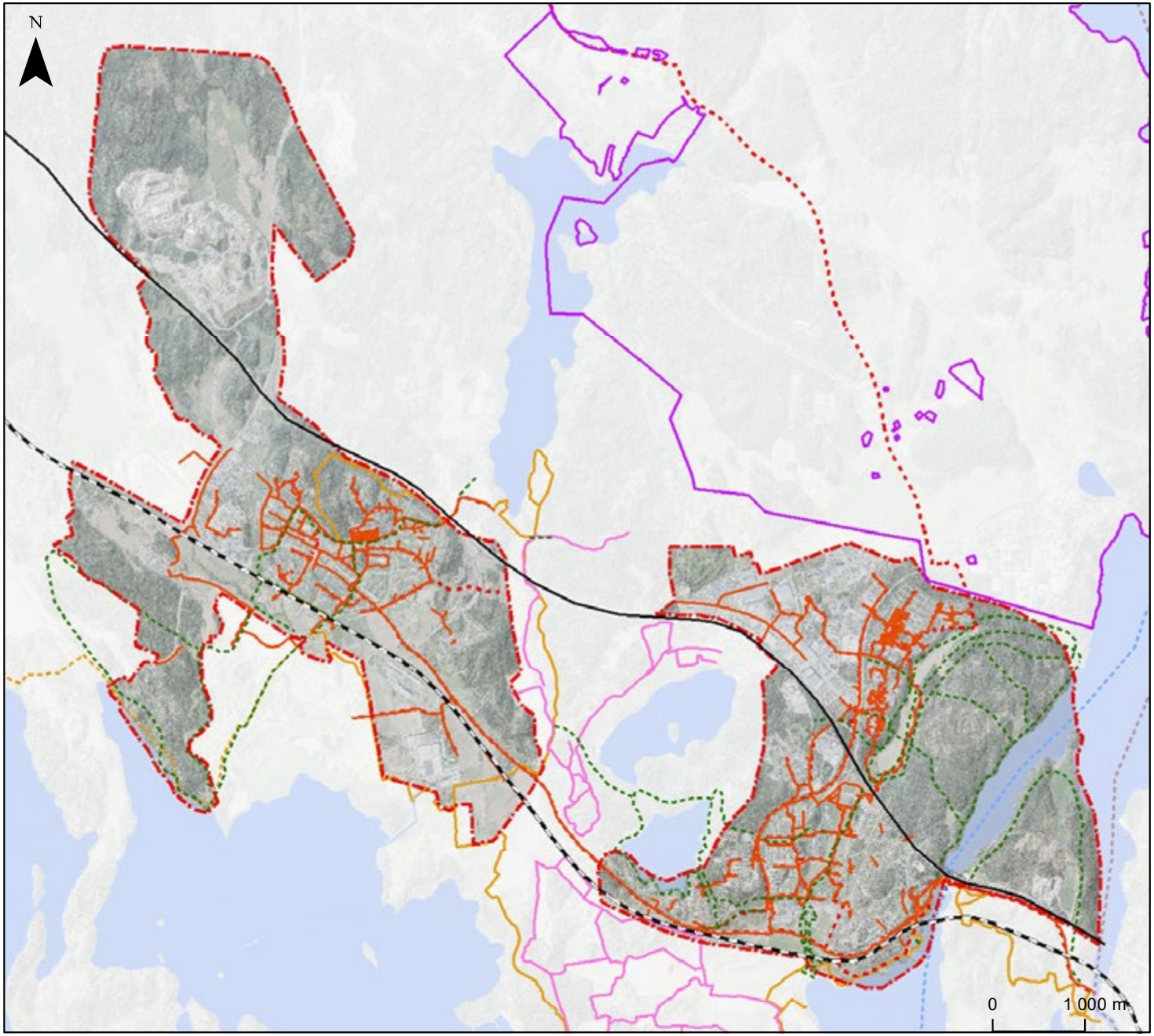
FÖP Bro föreslår i en planeringsinriktning att Bro IP ska utvecklas som en gemensam mötesplats för personer i alla åldrar med fler ytor och funktioner. Utöver detta pekar FÖP Bro ut flera ytor med tätortsnära natur som ska värnas och/eller utvecklas för rekreation, till exempel Råbyskogen där det redan idag finns motionsspår och frisbeegolfbana.



Friluftsliv och rekreation – leder

Avvägningar och hänsyn

De strategiska kopplingarna för gång och cykel som FÖP Bro föreslår har kommunens grönplan som utgångspunkt. Kopplingarna ansluter i många fall till befintliga leder och promenadstråk, och syftar till att binda ihop olika delar av Bro med varandra samt med målpunkter och Mälarens vatten.



Teckenförklaring

- Prioriterat rekreativt promenadstråk
- Cykelnät
- Vikingaslingan, skridskoled
- Vandringsleder, förslag
- Upplands-Broleden, vandringsled
- Ridled
- Mälardals cykelled
- Kanotled
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Naturskydd

Avvägningar och hänsyn

Upplands-Bro vill värna den regionala grönkilen. FÖP Bro pekar dock ut ett utredningsförslag för en ny vägkoppling mellan Brunna verksamhetsområde och Kockbacka trafikplats. Syftet med en eventuell vägkoppling är att öka vägkapaciteten för tunga transporter till lager- och logistikverksamheten i Brunna. Denna vägsträckning skulle i så fall gå genom grönkilen, parallellt med E18. Närmare utredningar och konsekvensbeskrivningar är under arbete och kommer att presenteras i samband med att FÖP Kungsängen går ut på granskning framöver. Detta eftersom vägen främst är till för att hantera ökade trafikmängder i Kungsängen.

FÖP Bro pekar också ut en en eko- och sociodukt över E18 och den eventuella nya vägförbindelsen för att stärka den svaga gröna koppling som RUFS 2050 pekar ut i grönkilen. Även eko- och sociodukten kommer att utredas och presenteras närmare inom ramen för FÖP Kungsängen.

FÖP Bro pekar också ut ny bostadsbebyggelse i området Kvista, men marken som omfattar den gröna värdekärnan ingår i det utpekade friluftsområdet och bevaras.

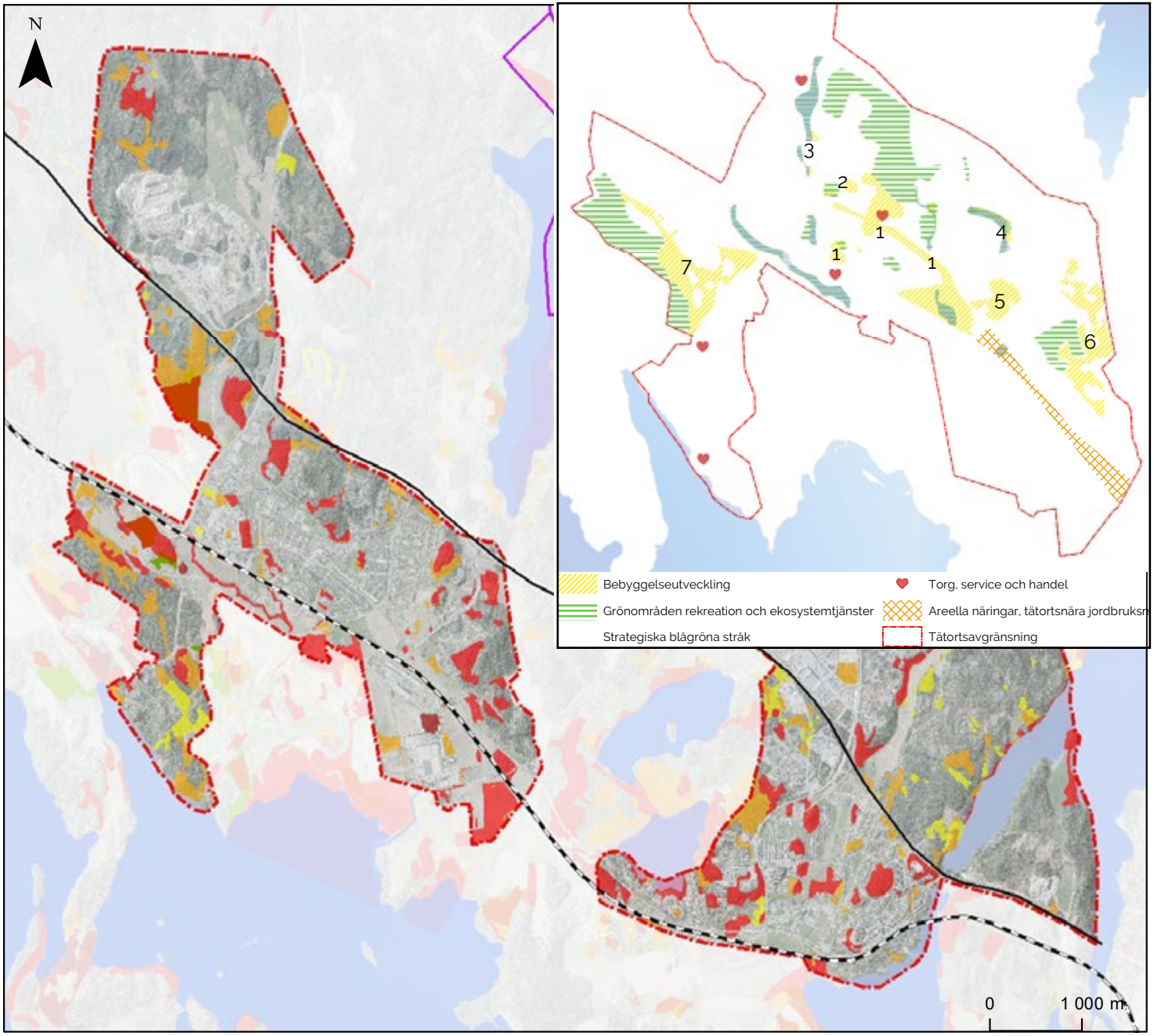


Naturvärden – övergripande

Avvägningar och hänsyn

I arbetet med FÖP Bro har en övergripande naturvärdesinventering och en kartläggning av ekosystemtjänster gjorts för tätorterna. Områdena för föreslagen ny bebyggelse är anpassad för att spara så mycket av de höga naturvärdena som möjligt, samtidigt som kommunen kan bygga fler bostäder och förtäta för att utveckla Bro. I området Öster om Kockbacka har bebyggelsen till exempel placerats ut på ett sätt som bevarar de höga naturvärdena i området, som dessutom kan bli till en värdefull kvalitet för de boende och andra besökare. Detsamma gäller de flesta föreslagna förtätningarna inom centrala Bro, som förlagts till platser utan höga naturvärden. Ett undantag är områdena Klockaren och Härnevi hage där detaljplanering för bostäder pågår.

FÖP Bro innehåller också en planeringsinriktning som säger att kommunen ska bevara områden med naturvärdesklass 1 och 2. I områden med naturvärdesklass 3 och 4 ska grönkompensationsåtgärder vidtas vid exploatering.



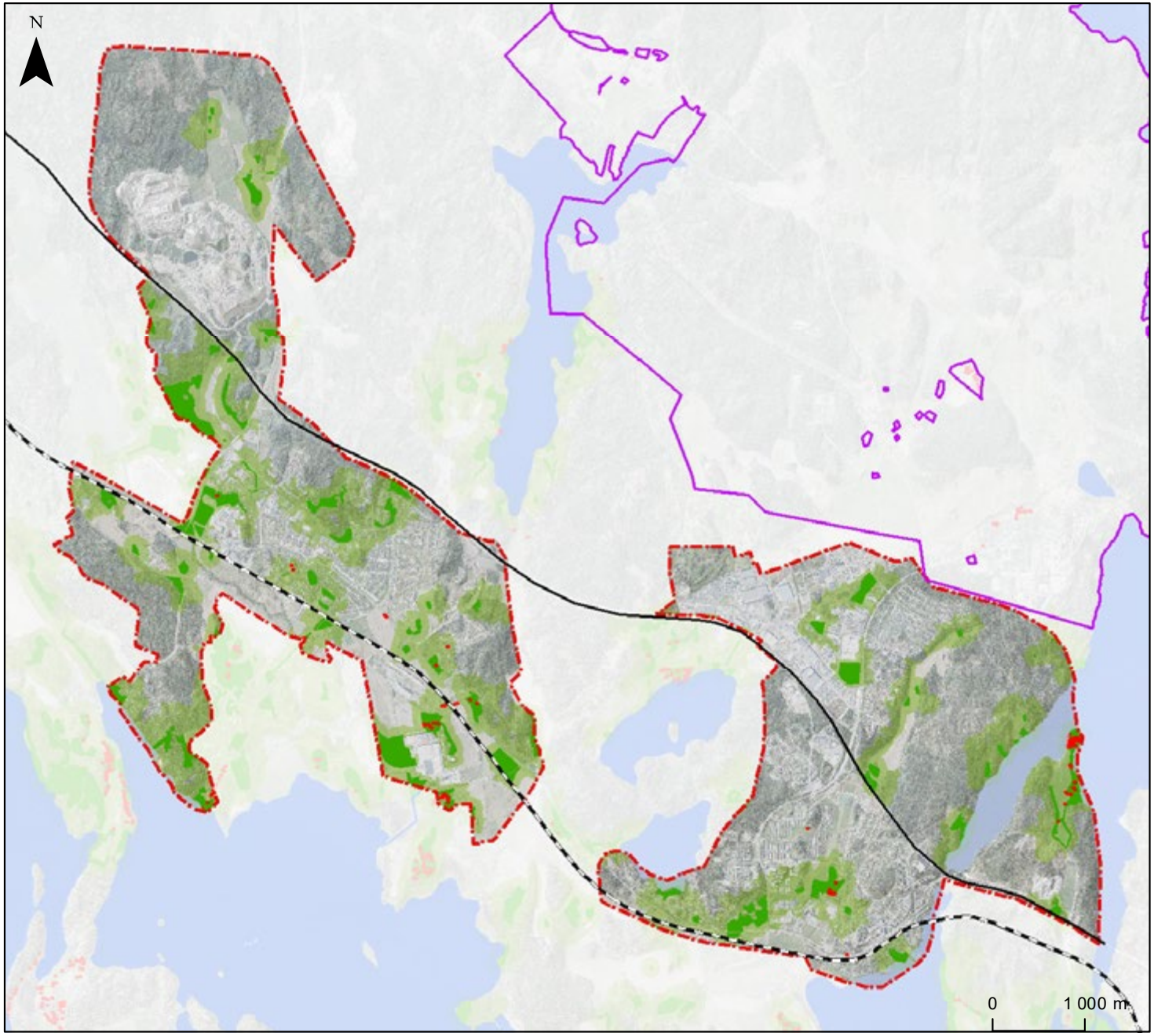
Teckenförklaring

- Klass 1 - högsta natursvärde
- Klass 2 - högt naturvärde
- Klass 3 - påtagligt naturvärde
- Klass 4 - visst naturvärde
- Ängs- och betesmarker
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Naturvärden ädellöv

Avvägningar och hänsyn

Det finns gott om ädellövsträd i Upplands-Bro. FÖP Bro har haft som utgångspunkt att ädellövs-miljöer ska skyddas så långt det är möjligt, och att det är särskilt viktigt att spridningssambanden finns kvar när kommunen förtätas.



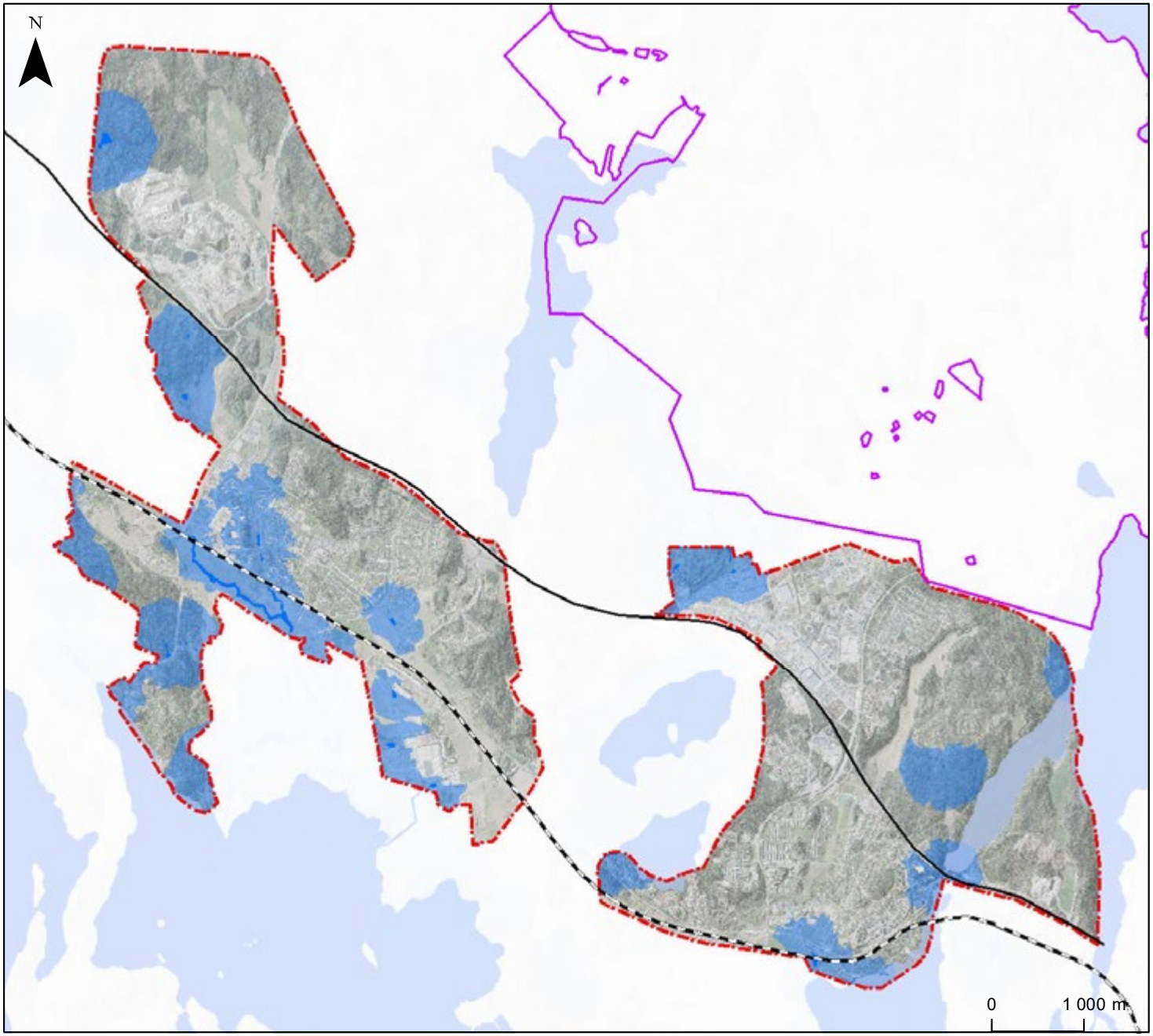
Teckenförklaring

- Skyddsvärda träd (Länsstyrelsen))
- Ädellövmiljöer
- Viktiga spridningssamband för ädellövmiljöer
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Naturvärden groddjur

Avvägningar och hänsyn

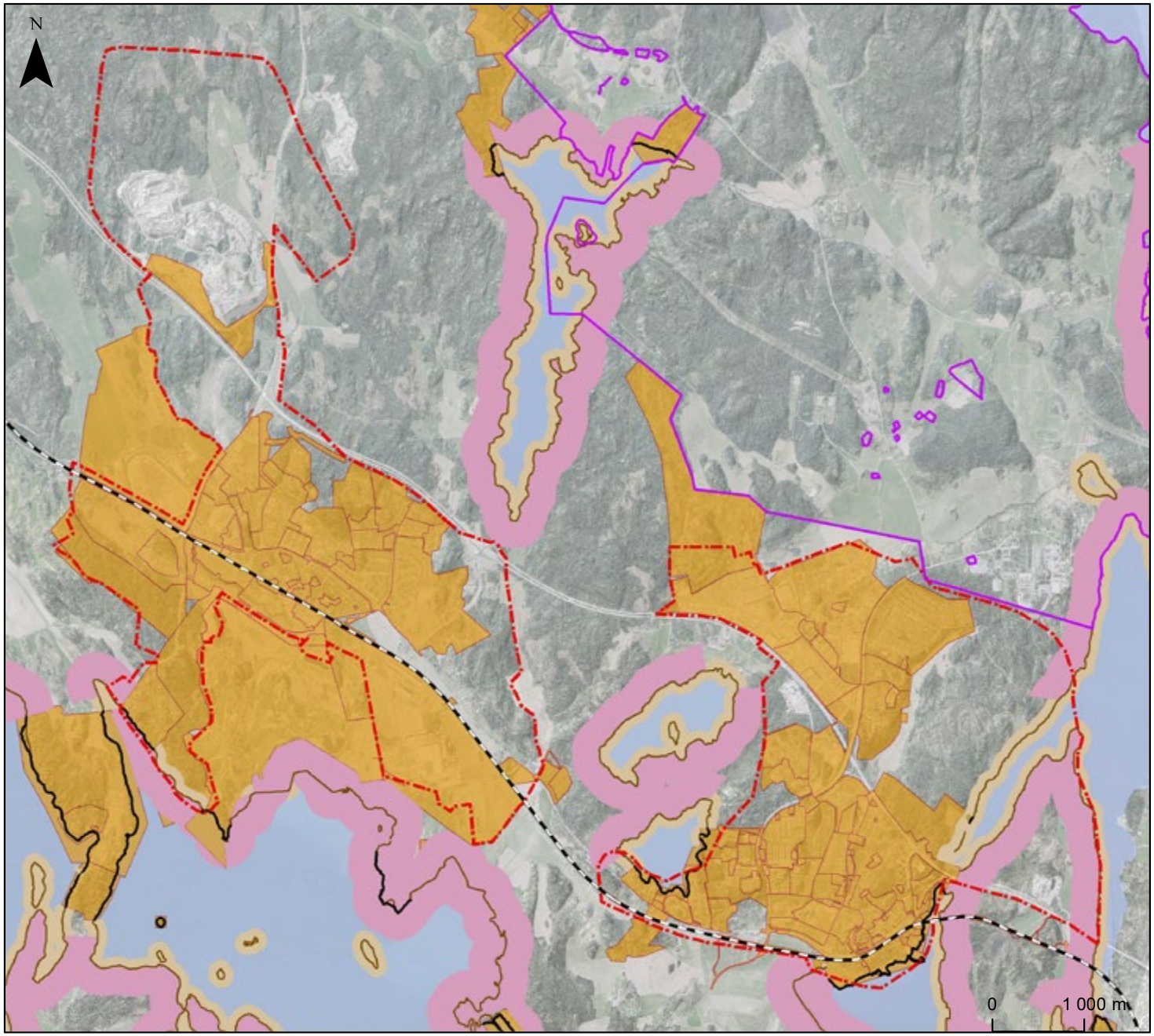
Även groddjuren är vanligt förekommande i kommunen. Områdena som utgör lekvatten för groddjur är så utbredda i tätorten att det är svårt att undvika påverkan när kommunen växer och byggs ut. Dock är det framför allt de redan beslutade detaljplanerna för Trädgårdsstaden och Tegelhagen samt befintlig bebyggelse som tar grodornas miljöer i anspråk. Genom placeringen av den föreslagna bebyggelsen i Kvista och förslagen till ytor för dagvattenhantering mm innebär FÖP Bro att åtminstone en del av grodornas lekvatten sparas. I samband med detaljplanering ska påverkan på groddjurens lekvatten utredas och eventuella kompensationsåtgärder utföras.



Teckenförklaring

- Lekvatten groddjur
- Spridningsområde groddjur
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Strandskydd



Teckenförklaring

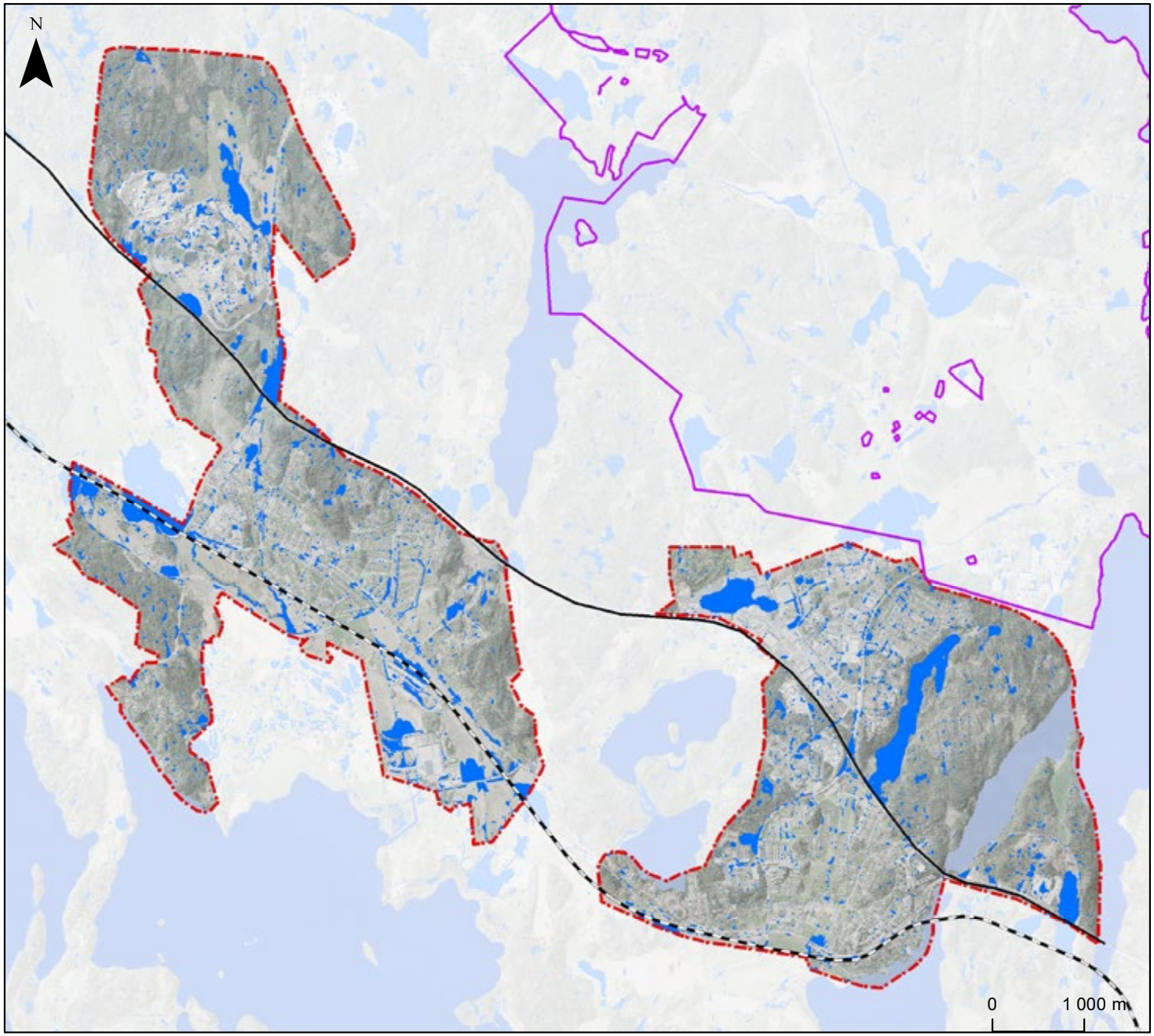
- Strandlinje
- Standskyddsområde generell, 100 m
- Planlagda områden
- Beslut om utvidgat strandskydd
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Hälsa och säkerhet

Översvämningar skyfall

Avvägningar och hänsyn

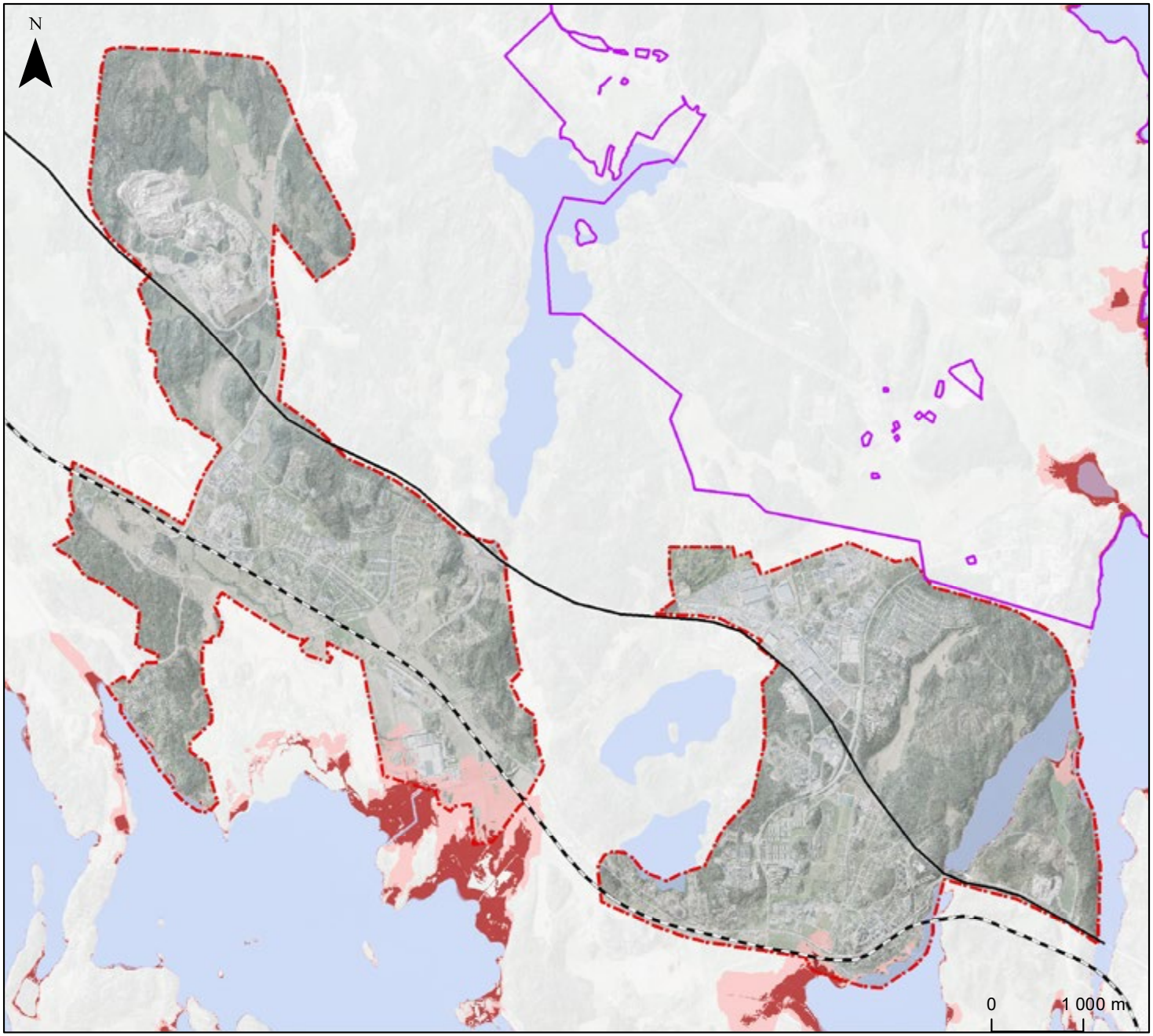
Se text på s 34 om vattenreglering. och utpekade blågröna stråk.



Översvämningsrisk Mälaren

Avvägningar och hänsyn

Översvämningsrisk från Mälaren finns framför allt i den sydöstra delen av Bro ner mot Broviken och Ryssviken. FÖP Bro föreslår ingen ny bebyggelse av något slag i dessa områden. Det befintliga verksamhetsområdet Nygård är särskilt utsatt för översvämningsrisk från Mälaren. I Nygård pågår ett arbete med en ny detaljplan, som kan innebära att utformningen av området och dess karaktär med storskaliga verksamheter kommer att ändras i framtiden. Hur ny bebyggelse och infrastruktur kan skyddas mot översvämningsrisk från Mälaren behöver hanteras i planarbetet för Nygård.



Teckenförklaring

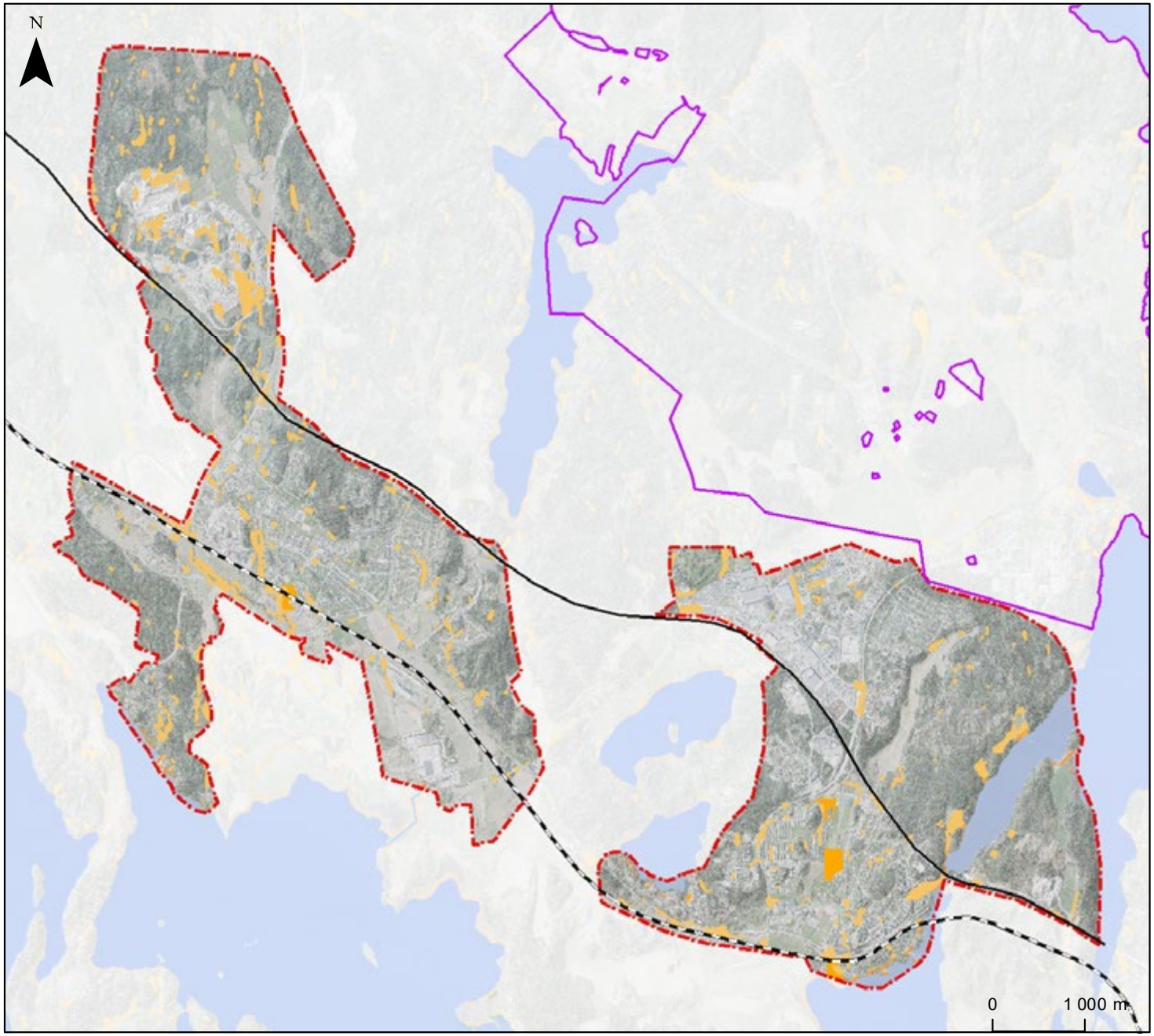
- Översvämningsrisk Mälaren ca 1,5 m ö h
- Översvämningsrisk Mälaren ca 2,7 m ö h
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Ras och skred

Avvägningar och hänsyn

I kapitel 9 i ÖP 2010 om hälsa och säkerhet, tas kommunens förhållningssätt till risk för ras och skred upp. Där anges i en planeringsinriktning att detaljerade undersökningar ska tas fram i samband med eventuell planläggning och byggande i och intill områden med risk för översvämning, skred, ras och erosion. Kapitel 9 i ÖP 2010 kommer att fortsätta gälla även sedan FÖP Bro har antagits, och förhållningssättet till risken för ras och skred är fortfarande detsamma.

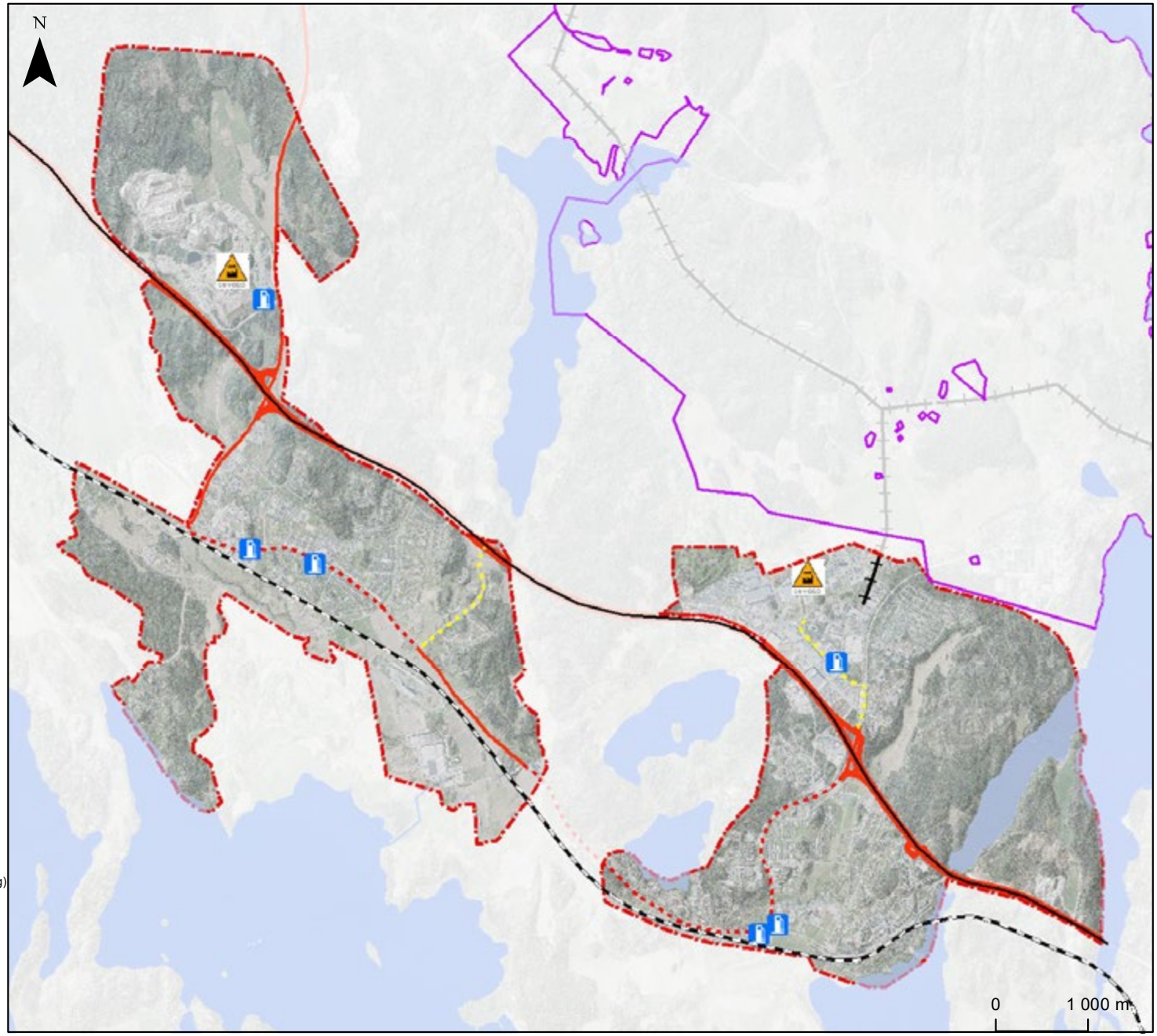
Man kan utläsa av kartan att flera av de större sammanhängande ytorna där risk för stabilitet eller förutsättningar för skred i finkorniga arter råder ligger i anslutning till bäckar eller våtmarker. Detta har vi tagit hänsyn till i planeringen genom att reservera dessa ytor för hantering av dagvatten, översvämning och skyfall.



Risk och säkerhet

Avvägningar och hänsyn

Det är kommunens uppfattning att det finns bättre och säkrare alternativ för farligt godstrafik via Kockbackavägen och E18 än via dagens sekundärled för farligt gods på Enköpingsvägen genom centrala Bro. Kommunen anhöll hos Länsstyrelsen i november 2017 om att ta bort Enköpingsvägen genom centrala Bro som sekundärled för farligt gods. Länsstyrelsen har ännu inte fattat något beslut i frågan.



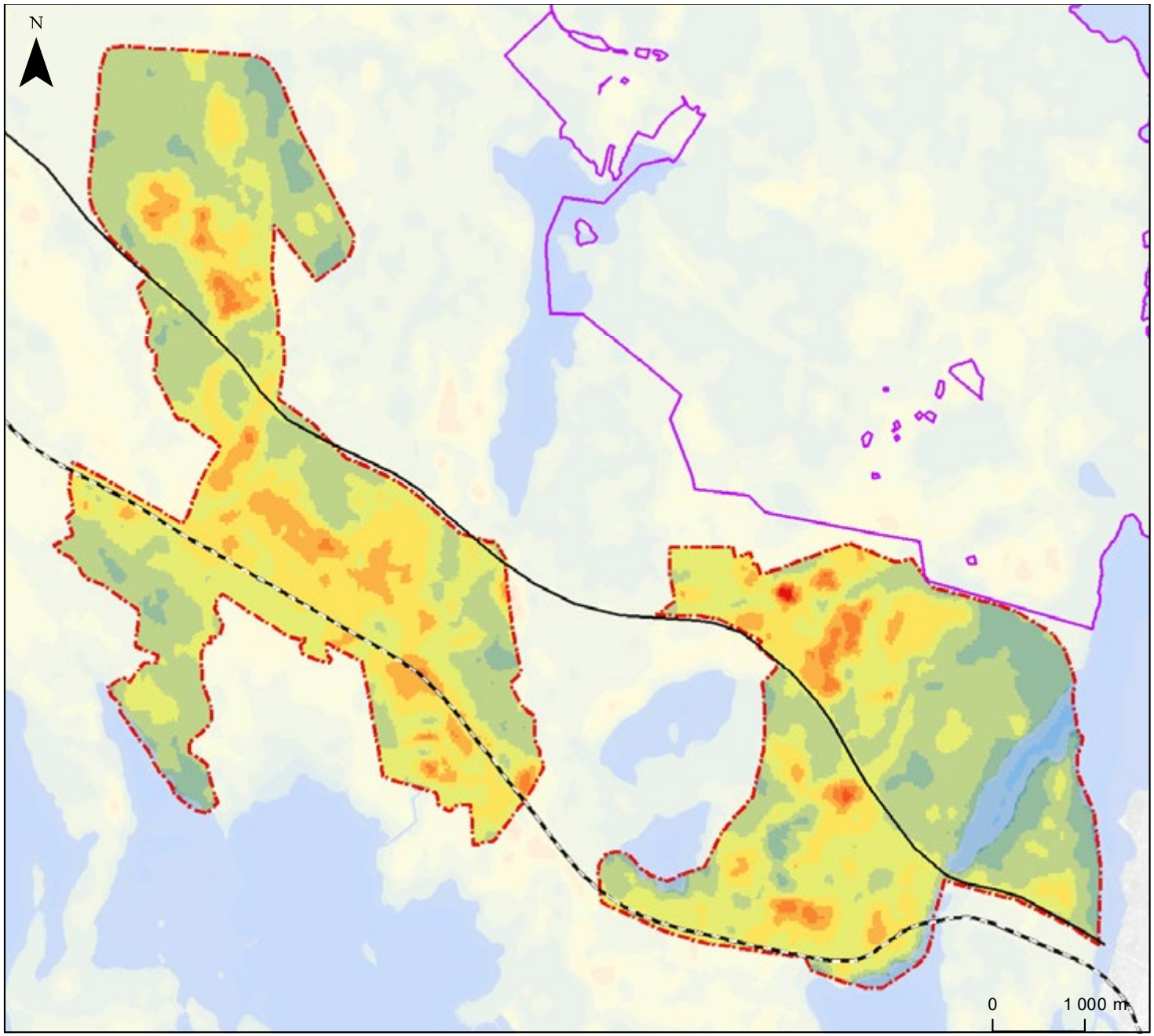
Teckenförklaring

- Farlig verksamhet, Seveso
- Riskanläggningar
- Primärled, farligt gods
- Sekundärled, farligt gods
- Sekundärled, farligt gods (ny föreslagen sträckning)
- Sekundärled, farligt gods (föreslås utgå)
- Kraftledning tillhörande stamnätet
- E 18
- Järnväg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Höga maxtemperaturer

Avvägningar och hänsyn

I FÖP Bros föreslagna planeringsinriktning om att använda fysisk planering för att stärka folkhälsan anges bland annat att vi ska skydda utsatta grupper vid värmeböljor genom att bevara och lägga till grönska och skugga vid skolor, äldreboenden och i centrum.

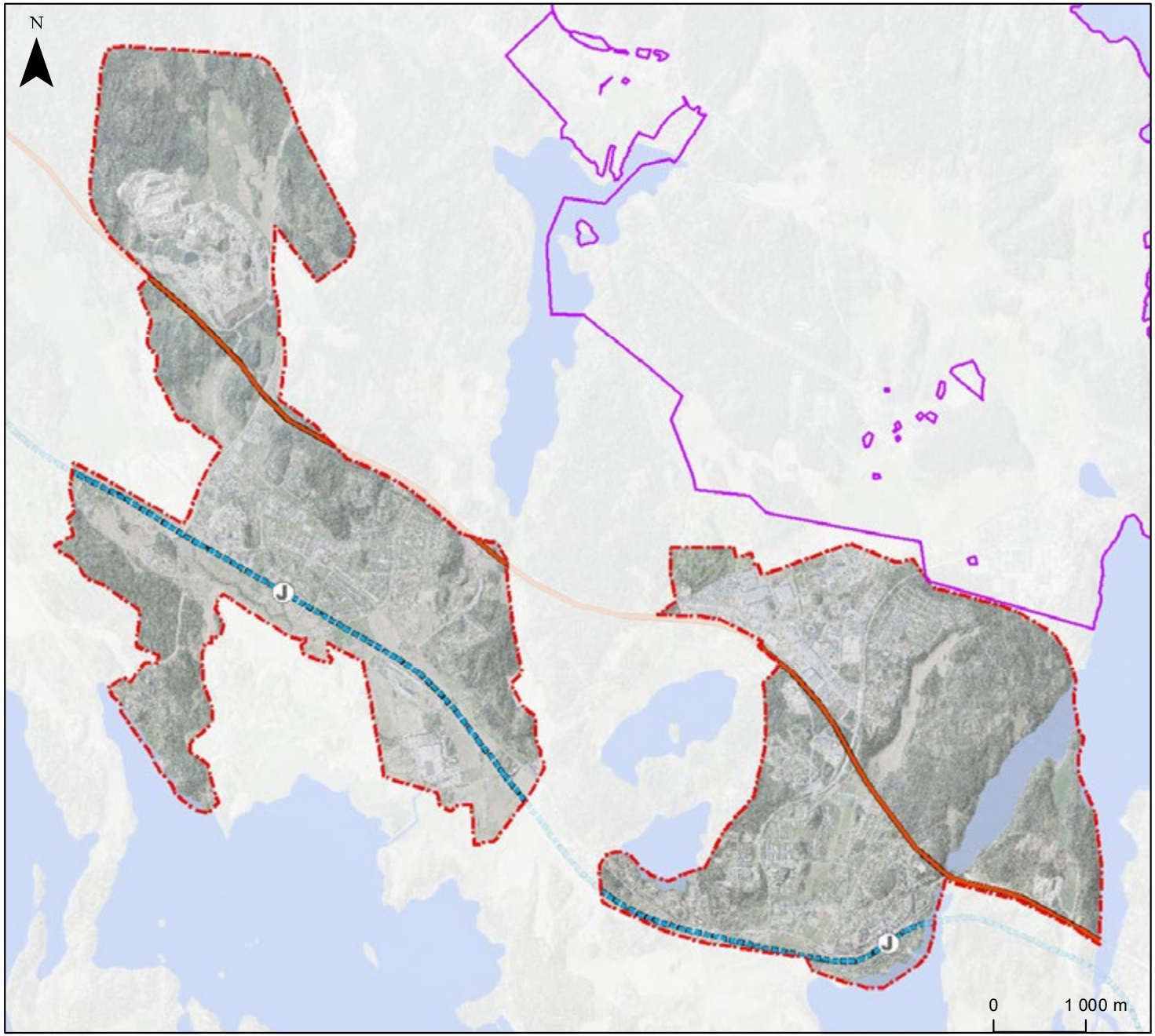


Riksintressen

Riksintresse för infrastruktur och kommunikationer

Avvägningar och hänsyn

Se text på s 9-10 om riksintresse för kommunikationer, E18 och Mälarbanan.



Teckenförklaring

- Riksintresse för järnvägsstation
- Riksintresse för järnväg
- Riksintresse för väg
- Totalförsvarets riksintresse
- Tätortsavgränsning

Riksintresse för kulturmiljövård, naturvård och friluftsliv

Avvägningar och hänsyn

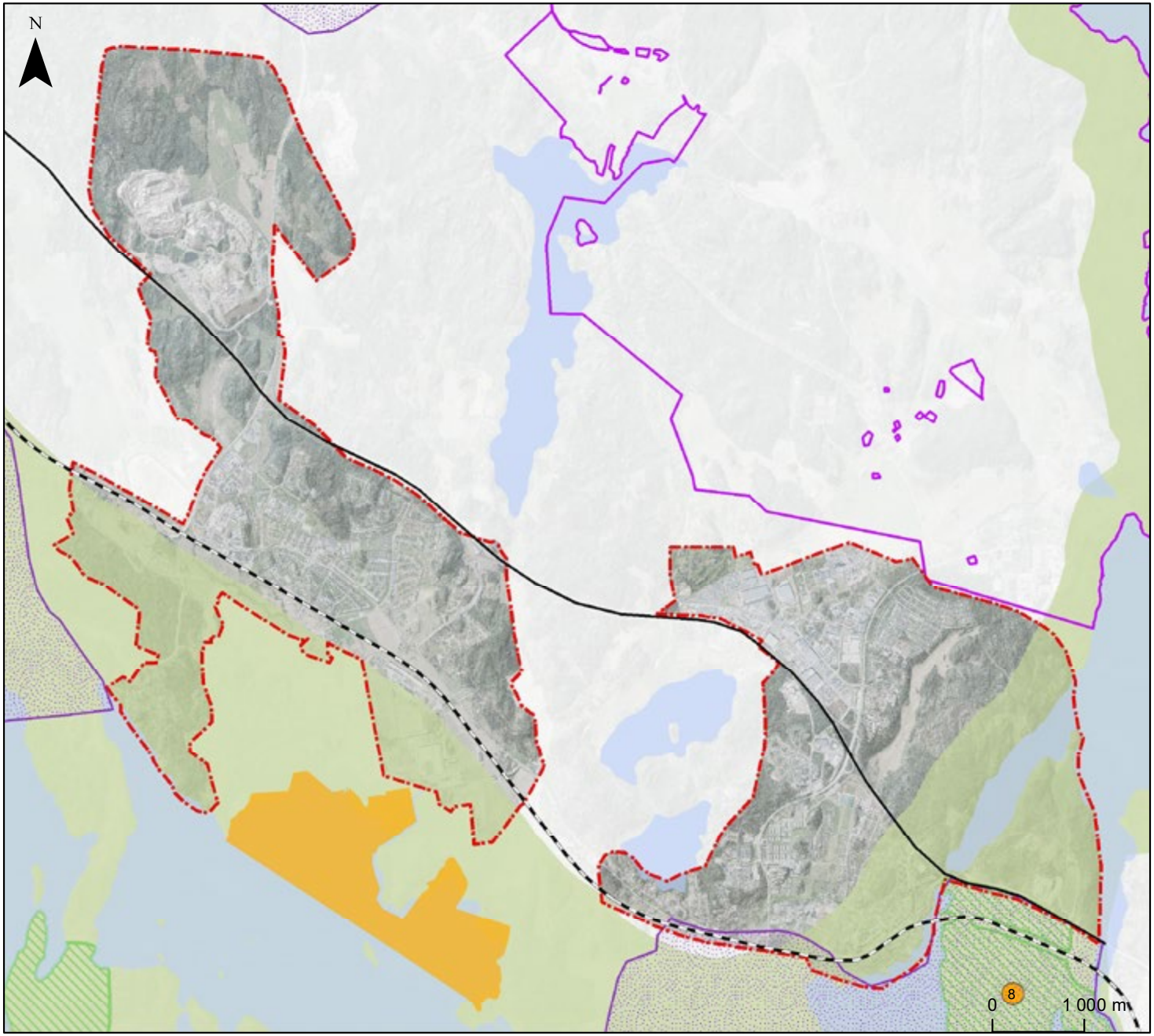
Riksintressen för kulturmiljövården

- Håtuna - Håbo-Tibble
- Lässa
- Görväln - farled och herrgårds-landskapet

Riksintresse för naturvården

Friluftsliv enl. 4 kap miljöbalken, hela Mälaren med dess öar och stränder.

Se text på s 9 om riksintresse för kulturmiljövården och riksintresse Friluftsliv enl. 4 kap miljöbalken.



Planeringsunderlag och källor

Tryckta källor:

- *Miljöbalken.*
- *Plan-. och bygglagen, ÄPBL (1987:10).*
- *Plan- och bygglagen, PBL (2010:900).*
- *RUFS 2050.*
- *Översiktsplan för Upplands-Bro kommun, ÖP 2010,* antagen av Kommunfullmäktige den 15 december 2011, § 162.
- *Upplands-Bro kulturhistoriska miljöer.* Gabriele Prenzlau-Enander, Stockholms läns museum i samarbete med Upplands-Bro kommun, 1991.
- *Fördjupat kulturmiljöprogram för Upplands-Bro kommun 1999-2000. Kulturhistorisk utredning del 1 och 2.* Rapport: 2001:1. Gabriele Prenzlau-Enander, Stockholm läns museum och Upplands-Bro kommun, 2001. Behandlat av Kommunfullmäktige 18 juni 2001, § 65.
- *Grönplan för Upplands-Bro kommun 2008 - med fokus på tätorterna Bro och Kungsängen.* Kommunfullmäktige 2008-12-18.
- *Gång- och cykelplan med åtgärdsförslag,* Upplands-Bro kommun, beslutad 2012-04-18.
- *Vattenplan för Upplands-Bro kommun,* Upplands-Bro kommun, beslutad 2015-09-09 i Kommunfullmäktige.
- *MKB för Översiktsplan 2010.* Upplands-Bro kommun 2011.
- *Upplands-Bro kommun (*övergripande faktablad) 2012.
- *Turist- och fritidskarta.* Upplands-Bro kommun 2012.
- *Görvälnkilen från luften. F*otobok 2012, fotograf Can Burcin Sahin.
- *Bro kulturmiljöer*. WSP, 2019.
- *Kungsängen kulturmiljöer.* WSP, 2019.
- *Förstudie Öster om Kockbacka*. Ekologigruppen i samarbete med Upplands-Bro kommun, 2019.
- *PM – Ekosystemtjänster i Upplands-Bro kommun*. Samhällsbyggnadskontoret, 2019.
- *PM – Boendetäthet och nåbarhet i Upplands-Bro kommun*. Samhällsbyggnadskontoret, 2019.
- Länssyrelsens sammanställning av statliga och mellankommunala intressen av betydelse för kommunernas planering, januari 2019.
- Kommunövergripande naturvärdesinventering, Upplands-Bro kommun, 2019-2020.
- Förstudie för Kvista, Upplands-Bro kommun, 2021.

Övriga källor

- Diverse underlag från Upplands-Bro kommuns GIS-databas.

Copyright kartor:

- Lantmäteriet.
- Tätortskartan Stockholms län.
- Länsstyrelsen.

Upplands-Bro kommun har cirka 30 000 invånare och är en växande kommun, både när det gäller invånare och företagsetableringar. Kommunen ligger vid Mälaren, ungefär två mil nordväst om Stockholm och pendeltåget tar ungefär 25 minuter till Stockholms central. Här finns två tätorter, Kungsängen och Bro, och en levande landsbygd.

Upplands-Bro växer och vi utvecklar kommunen för att möta framtidens behov. En kommun som du som bor, arbetar eller besöker ska trivas i, en kommun som erbjuder både närhet till grönområden och vatten, ett aktivt kultur- och föreningsliv och goda möjligheter för företag att växa och anställa. En modern kommun, som fokuserar på det viktiga.

UPPLANDS-BRO KOMMUN

telefon: 08 - 581 690 00 • e-post: kommun@upplands-bro.se
postadress: Upplands-Bro kommun 196 81 Kungsängen
besöksadress: Furuhällsplan 1, Kungsängen
webbplats: www.upplands-bro.se

TRN 2021-0149

HÅLLBARHETSKONSEKVENSBESKRIVNING

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR BRO



Upplands-Bro kommun

Granskningshandling maj 2021

STRUCTOR MILJÖBYRÅN STOCKHOLM AB

Solnavägen 4, 113 65 Stockholm
Telefon: 08-545 556 30
www.structor.se, Instagram, Facebook, LinkedIn
Organisationsnummer: 556655-7137

Förord och läsanvisning

Denna konsekvensbeskrivning redovisar hållbarhetsbedömning av förslag tiall fördjupad översiktsplan (FÖP) för Bro i Upplands-Bro kommun. Inför samråd genomfördes hållbarhetsbedömning av FÖP för Bro och Kungsängen parallellt och redovisades i en gemensam hållbarhetskonsekvensbeskrivning (HKB) men inför granskning har HKB:n delats upp i två separata – en för varje FÖP. I de inledande delarna beskrivs metodik, process och avgränsningar, därefter konsekvenser av FÖP för Bro, ekosystemtjänster, kumulativa konsekvenser samt en samlad bedömning av konsekvenser i relation till nollalternativet.

HKB:n har tagits fram av Helén Segerstedt, Elisabeth Mörner och Ebba Sundberg på Structor Miljöbyrån Stockholm AB. Arbetet med hållbarhetsbedömningen har skett i nära samverkan med kommunens tjänstemän:

Susanna Evert, Samhällsplanerare
Erik Sandqvist, Samhällsplanerare
Johan Möllegård, Kommunekolog och samhällsplanerare

Utöver det har representanter från samtliga förvaltningar i kommunen samt kommunens bostads- och fastighetsbolag deltagit i arbetsgruppen och medverkat på workshops om hållbarhetsbedömningen.

Foto framsida: Flygfoto över Bro, Upplands-Bro kommun

Sammanfattning

Upplands-Bro kommun har tagit fram förslag till översiktsplan för tätorten Bro. Den fördjupade översiktsplanen för Bro antas medföra betydande miljöpåverkan varför de omfattas av kravet enligt 6 kap miljöbalken att genomgå en strategisk miljöbedömning vari upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ingår. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Kommunen har valt att göra en *hållbarhetsbedömning* som också uppfyller miljöbalkens krav på en strategisk miljöbedömning. Valet att utvidga miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning innebär att även sociala och ekonomiska aspekter konsekvensbedöms. Hållbarhetsbedömningen har genomförts stegvis och skett integrerat och parallellt med kommunens planarbete. Detta med syfte att integrera miljö och hållbarhet i planeringen för att främja en hållbar utveckling. Under arbetet med hållbarhetsbedömningen har workshops hållits tillsammans med kommunens samtliga förvaltningar och bostads- och fastighetsbolag. Genom detta arbetssätt har flera perspektiv av hållbarhet integrerats i processen.

Detta dokument utgör själva Hållbarhetskonsekvensbeskrivningen. Planförslagets (inklusive nollalternativets) möjligheter att bidra till en hållbar utveckling har utvärderats med hjälp av en värderos. Värderosen ska betraktas som en bedömning av förutsättningarna att nå en hållbar utveckling och inte som ett absolut värde på hållbarhet. Hållbarhetsbedömningen och värderosen visar att planförslaget och nollalternativen har olika stora möjligheter att bidra till en hållbar utveckling. Bedömningarna utgår ifrån att planförslagen och föreslagna planeringsinriktningar beaktas i fortsatt planering.

Planförslaget för Bro bedöms sammantaget i större utsträckning bidra till hållbar utveckling jämfört med nollalternativet. Det gäller både utifrån miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv Planförslaget och planeringsinriktningarna bedöms vara väl avvägda utifrån samtliga hållbarhetsperspektiv då det inte finns någon tydlig övervikt åt vare sig miljömässigt, socialt eller ekonomiskt perspektiv.

Utifrån ett miljömässigt perspektiv bedöms planförslaget vara mer hållbart än nollalternativet när det gäller klimat och klimatanpassning, vattenmiljöer och vattenkvalitet samt grönstruktur och biologisk mångfald. Planförslaget ger bättre försättningar att resa fossilfritt och klara extrema vädersituationer samt bättre förutsättningar att skydda vattenmiljöer och vattenkvalitet. Detta beror bland annat på att planförslaget har tydligare planeringsinriktningar gällande till exempel utbyggd laddinfrastruktur, i karta pekar ut områden för utveckling av kollektivtrafik, strategiska områden för fördröjning av dagvatten, ytor för översvämning och skyfall samt pekar ut prioritering gällande utbyggnadsordning. Dock ökar samtidigt trafiken med föreslagen bebyggelseutveckling, liksom till viss del andelen hårdgjorda ytor. För att begränsa utsläpp av växthusgaser och för att rena och fördröja dagvatten och skydda recipienten Mälaren är det därför viktigt att planeringsinriktningarna följs. För grönstruktur och biologisk mångfald innebär planförslaget nya planeringsinriktningar som säger att befintliga naturvärden av klass 1 och 2 ska sparas samt att klass 3 och 4 ska grönkompenseras. När det gäller folkhälsa utifrån buller, utsläpp till luft och risker bedöms

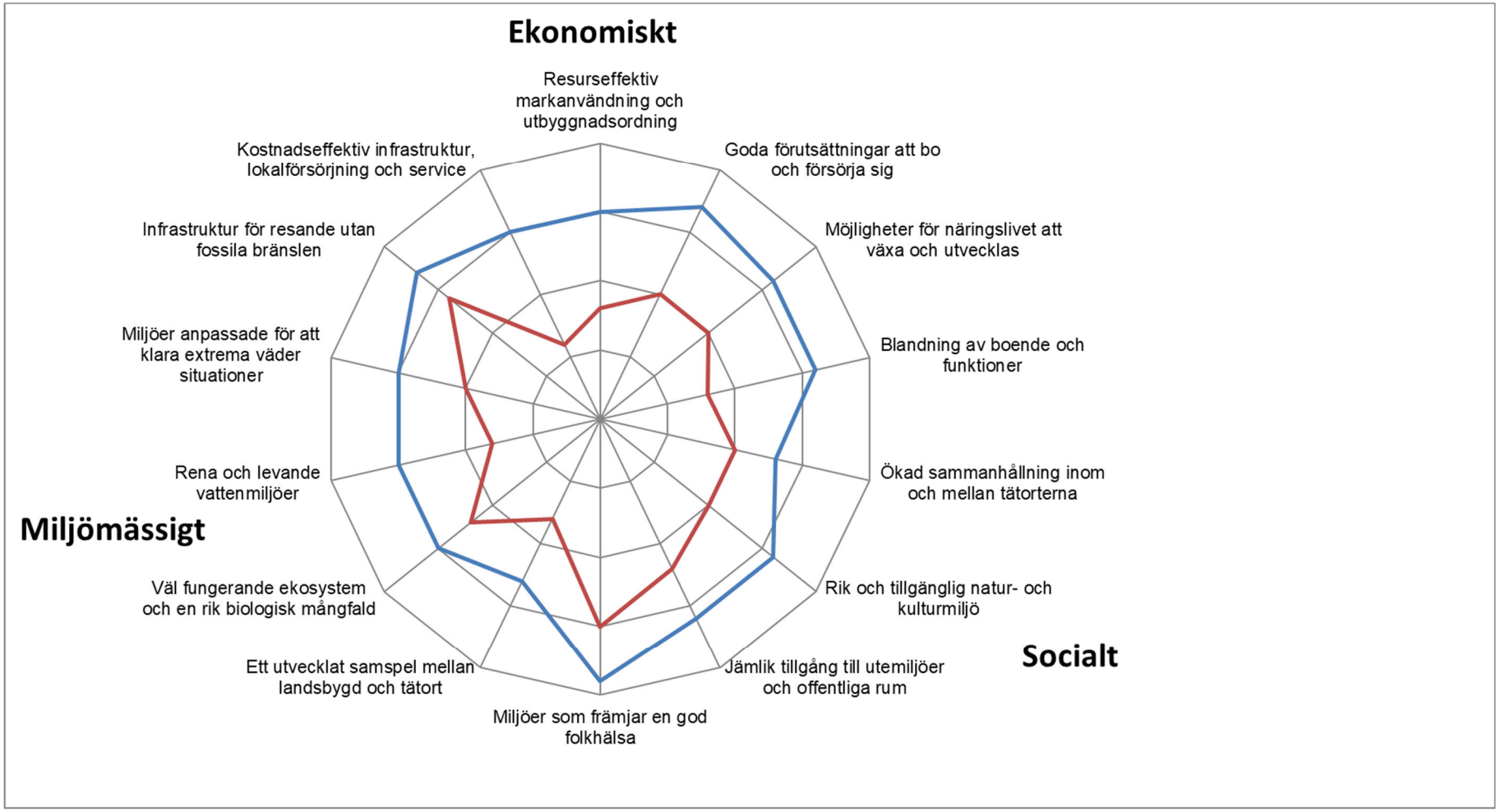
planförslaget och nollalternativet vara likvärdiga. Förtätning innebär att bebyggelse kan komma att planeras i miljöer utsatta för buller, utsläpp till luft och risker.

Ur ett socialt perspektiv bedöms planförslaget vara mer hållbart utifrån folkhälsa kopplat till fysisk aktivitet och rekreation samt boendemiljö och trygghet. Planförslaget stärker möjligheterna till fysisk aktivitet och rekreation, ökar tillgängligheten till natur- och kulturmiljöer och ökar möjligheten att gå och cykla. Planförslaget har tydligare planeringsinriktningar gällande Bro torg och kopplingen mellan stationen och torget för att öka trygghet och tillgänglighet. I planförslaget anges också hur förbättring av områden kan ske samtidigt som de förtätas.

Planförslaget bedöms vara mer hållbart ur kulturmiljösynpunkt jämfört med nollalternativet. I planförslaget finns planeringsinriktningar som tillgängliggör natur- och kulturmiljöer, samt om att tillvarata stationsområdets värdefulla kulturmiljöer. I plankartan har kulturmiljöintressen synliggjorts i de områden där bebyggelse planeras i anslutning till värdefulla kulturmiljöer (Bro stationsområde och Sandhaga). Planförslaget innebär även mindre intrång i jordbruksmark jämfört med nollalternativet.

Utifrån ett ekonomiskt perspektiv bedöms planförslaget vara mer hållbart jämfört med nollalternativet för alla studerade aspekter. När det gäller arbetsmarknad och näringsliv samt befolkning och bostadsmarknad omfattar båda alternativen utveckling av bostäder, verksamheter och service samt att tillgängligheten till pendeltågsstationen förbättras. I planförslaget tillkommer dock förtydligande planeringsinriktningar som stärker kollektivtrafiken, utvecklar torget med handel och service och tillgängliggör natur- och kulturvärden. Detta sammantaget gynnar arbetsmarknad och näringsliv samt bidrar till en attraktiv boendemiljö i Bro. Genom att planförslaget redovisar en prioritering gällande utbyggnadsordning bedöms planförslaget också vara mer hållbart utifrån kommunalekonomi och robusthet. Planförslaget blir mer resurseffektivt och ger också bättre förutsättningar för att kunna nyttja kollektivtrafik och kommunal service kostnadseffektivt.

Planförslaget för Bro bedöms ge goda möjligheter att bidra till en hållbar utveckling. Några viktiga punkter att ta med sig i efterföljande planeringsarbete har dock identifierats. Detta rör frågor gällande bland annat säker dagvattenhantering och att skydda recipienten Mälaren som är dricksvattentäkt och omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten, skapa goda och hälsosamma ute- och boendemiljöer, skydd av kultur- och naturmiljöer och viktig grönstruktur. Prioritering av utbyggnadsordning är också en viktig förutsättning för flera av bedömningarna i denna HKB för att bland annat skapa ekonomisk hållbarhet, resurseffektiv utbyggnad och minskat bilberoende. Det är därför av vikt att föreslagen utbyggnadsordning följs.



Värderos för Bro. Blå linje representerar planförslaget och röd linje nollalternativet.

Innehåll

1. Inledning 7
1.1. Bakgrund och syfte 7
1.2. Planprocess och strategisk miljöbedömning 7
1.3. Metod 8
1.4. Hållbar utveckling 9
2. Avgränsningar 12
2.1. Ekosystemtjänster 16
2.2. Miljökvalitetsmål, folkhälsomål och FN:s globala miljömål 16
3. Nulägesbeskrivning 17
4. Alternativredovisning 18
4.1. Planförslag 18
4.2. Nollalternativ 22
4.3. Övriga alternativ 23
5. Hållbarhetsbedömning planförslag Bro 25
5.1. Miljömässig hållbarhet 25
5.2. Social hållbarhet 37
5.3. Ekonomisk hållbarhet 44
6. Ekosystemtjänster 50
7. Kumulativa effekter 54
7.1. Naturmiljö 54
7.2. Vattenmiljö 55
7.3. Riksintresse kommunikationer 55
8. Hållbarhetsbedömning Nollalternativet 56
8.1. Miljömässig hållbarhet 56
8.2. Social hållbarhet 57
8.3. Ekonomisk hållbarhet 58
9. Samlad bedömning 59
9.1. Målkonflikter – hållbarhet 62
9.2. Målanalys 63
10. Osäkerheter, uppföljning och fortsatt arbete 66
11. Referenser 67

1. INLEDNING

1.1. Bakgrund och syfte

Den kommunövergripande översiktsplanen i Upplands-Bro, ÖP 2010, antogs av kommunfullmäktige i december 2011. Den har aktualitetsprövats under föregående mandatperiod och beslutades vara aktuell i kommunfullmäktige i mars 2018. I aktualitetsprövningen 2018 konstaterade kommunen dock att kapitlen om tätorterna Bro och Kungsängen bör utvecklas och att detta ska hanteras i kommande arbete med fördjupade översiktsplaner. I samband med aktualitetsprövningen fick därför Samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för Bro. Ett pågående uppdrag fanns sedan tidigare om motsvarande för Kungsängen. Upplands-Bro kommun har därför tagit fram förslag till två fördjupade översiktsplaner för tätorterna Bro och Kungsängen som gick ut på samråd 9 juni – 25 oktober 2020. I uppdragen att ta fram de fördjupade översiktsplanerna ingick att lägga särskilt fokus inom fyra temaområden; social hållbarhet, barnperspektivet, ett förändrat klimat och trafikens brister och behov. Huvudsyftet med att ta fram planförslagen är att precisera inriktningen för den fysiska planeringen ytterligare.

En fördjupad översiktsplan är formellt sett en ändring av gällande översiktsplan. I juni 2017 antogs en fördjupning för landsbygden kallad FÖP 2016. FÖP Bro är en geografisk fördjupning och innebär ytterligare en ändring av ÖP 2010. FÖP Bro ersätter kapitel 10 ”Bro” i ÖP 2010 och innebär också förändringar i kapitlen om boende och infrastruktur i ÖP 2010 för de delar av Bro som ligger innanför tätortsgränsen. I övrigt fortsätter alla kapitel i ÖP 2010 och FÖP 2016 att gälla som tidigare. Detta preciseras i FÖP Bro.

En kommun som upprättar en plan eller ett program ska göra en strategisk miljöbedömning, om genomförandet av planen eller programmet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. De fördjupade översiktsplanerna för Bro och Kungsängen omfattas av detta krav varför planerna ska genomgå en strategisk miljöbedömning och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Kommunen har valt att göra en *hållbarhetsbedömning* som också ska uppfylla kraven på en strategisk miljöbedömning enligt 6:e kapitlet Miljöbalken. Valet att utvidga miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning innebär att även sociala och ekonomiska aspekter konsekvensbedöms, vilket ger ett bredare beslutsunderlag. Inför samråd genomfördes hållbarhetsbedömning av FÖP för Bro och Kungsängen parallellt och redovisades i en gemensam hållbarhetskonsekvensbeskrivning (HKB) men inför granskning har HKB:n delats upp i två separata. Denna HKB avser FÖP för Bro.

1.2. Planprocess och strategisk miljöbedömning

Vid årsskiftet 2017/2018 började nya bestämmelser i miljöbalken och i plan- och bygglagen avseende miljöbedömningar av planer och program och om miljöbedömningar för verksamheter och åtgärder att gälla. Förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar upphörde att gälla och miljöbedömningsförordningen (2017:966)

trädde i kraft. Planuppdraget för Bro kom under 2018 de varför de nya bestämmelserna avseende miljöbedömningar av planer och program har bedömts vara tillämpliga.

Strategisk miljöbedömning är en process som myndigheter och kommuner ska genomföra när de upprättar eller ändrar vissa planer eller program som antas medföra betydande miljöpåverkan. Miljöbedömning innefattar bland annat den demokratiska processen med samråd mm samt framtagande av ett beslutsunderlag i form av en miljökonsekvensbeskrivning som beskriver planens effekter och konsekvenser för människa och miljö.

Eftersom den aktuella planen är av sådan art att den kan antas medföra betydande miljöpåverkan krävs inget undersökningssamråd. Däremot ska kommunen samråda om miljökonsekvensbeskrivningen avgränsning (avgränsningssamråd) enligt 6 kap 9§ miljöbalken. Avgränsningssamrådet ska ske med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen eller programmet (6 kap 10§ miljöbalken).

1.3. Metod

1.3.1. Arbetssätt

Under 2018 och 2019 har en förvaltningsövergripande projektgrupp arbetat tillsammans med målformuleringar och inriktningar för FÖP Bro. Vidare har ett antal hållbarhetskriterier definierats som är relevanta för Bro och Kungsängen, se Tabell 1. Arbetet med planförslagen och hållbarhetsbedömningen har skett parallellt i syfte att integrera miljö och hållbarhet i planeringen för att främja en hållbar utveckling. Samtliga förvaltningar i kommunen samt kommunens bostads- och fastighetsbolag har varit representerade i arbetsgruppen. Workshops har även hållits med politiken. Det har medfört att flera perspektiv av hållbarhet har integrerats i processen och att bedömningarna i denna HKB grundas på expertkompetens från kommunens alla förvaltningar.

Tabell 1. Hållbarhetskriterier för FÖP för Kungsängen och Bro

Social hållbarhet	Miljömässig hållbarhet	Ekonomisk hållbarhet
En blandning av boende och funktioner	Infrastruktur för resande utan fossila bränslen	Resurseffektiv markanvändning och utbyggnadsordning
Ökad sammanhållning inom och mellan tätorterna	Rena och levande vattenmiljöer	Goda förutsättningar för att bo och försörja sig
Rik och tillgänglig natur- och kulturmiljö	Miljöer anpassade för att klara extrema vädersituationer	Möjligheter för näringslivet att växa och utvecklas
Jämlik tillgång till utemiljöer och offentliga rum	Väl fungerande ekosystem och rik biologisk mångfald	Kostnadseffektiv infrastruktur, lokalförsörjning och service till medborgarna
Miljöer som främjar god folkhälsa	Ett utvecklat samspel mellan landsbygd och tätort	

Under hösten 2019 genomfördes två workshops där diskussioner fördes i tre grupper: miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet.

Varje workshop avslutades med en gemensam redovisning och summering för att kunna identifiera eventuella synergier eller konflikter mellan de tre perspektiven.

Vid den första workshopen diskuterades tidiga planförslag och planeringsinriktningar utifrån kommunens hållbarhetskriterier. Följande frågeställningar låg till grund för diskussionen:

- Bidrar planen till att främja/skapa möjligheter till angivna hållbarhetskriterier?
- Om inte, vad kan vi göra inom ramen för FÖP:en för att stärka detta? Kan planförslaget justeras/revideras? Hur?
- Finns det ställningstaganden som är gynnsamma/ogynnsamma utifrån flera kriterier?
- Vilka är de viktigaste/största konsekvenserna (negativa som positiva) som uppstår?

Vid den andra workshopen bedömdes konsekvenser för planförslagen utifrån miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet. Planförslagen bedömdes utifrån framtagna kriterier och sammanfattades i en värderos för respektive planförslag.

Inför granskningsskedet hölls ett strukturerat samtal med representanter från kommunala förvaltningar där inkomna samrådssynpunkter och förslag till revideringar av planförslaget presenterades och diskuterades. Samrådsförslagets värderos och följande frågeställningar låg till grund för diskussionen:

- Vilka blir konsekvenserna utifrån miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet av det reviderade förslaget?
- Kan planförslaget revideras ytterligare utifrån identifierade konsekvenser och bli mer hållbart?

Utifrån resultaten av gruppdiskussionerna bearbetades planförslaget ytterligare. Övergripande ändringar framgår i kapitel 4.3.

1.3.2. Bedömning av konsekvenser

Konsekvensbedömningarna i denna HKB görs med utgångspunkt från ovan angivna hållbarhetskriterier, de diskussioner som fördes vid den andra workshopen där konsekvenser bedömdes respektive vid det strukturerade samtalet. I konsekvensbedömningarna har även bedömningsgrunder såsom till exempel kommunala och regionala riktlinjer, planer och program för t ex dagvattenhantering, klimatanpassning, grönstruktur och kulturmiljö tillämpats, liksom lagkrav som t ex miljökvalitetsnormer.

Konsekvensbedömning görs på övergripande nivå då de fördjupade översiktsplanerna anger riktningen inför kommande detaljplanering. Fortsatt bedömning av konsekvenser kommer att behövas i samband med framtagande av detaljplaner.

I avsnitt 3.3 och 4.3 redovisas konsekvensbedömningar till följd av respektive planförslag. I avsnitten bedöms planförslagen mot nuläget. I kapitel 8 redovisas konsekvensbedömningar av nollalternativet, dessa bedömningar görs mot planförslaget.

1.4. Hållbar utveckling

Begreppet hållbar utveckling fick stort internationellt genomslag i samband med att FN-rapporten Vår gemensamma framtid (1987), även kallad Bruntlandrapporten, publicerades. I denna definieras

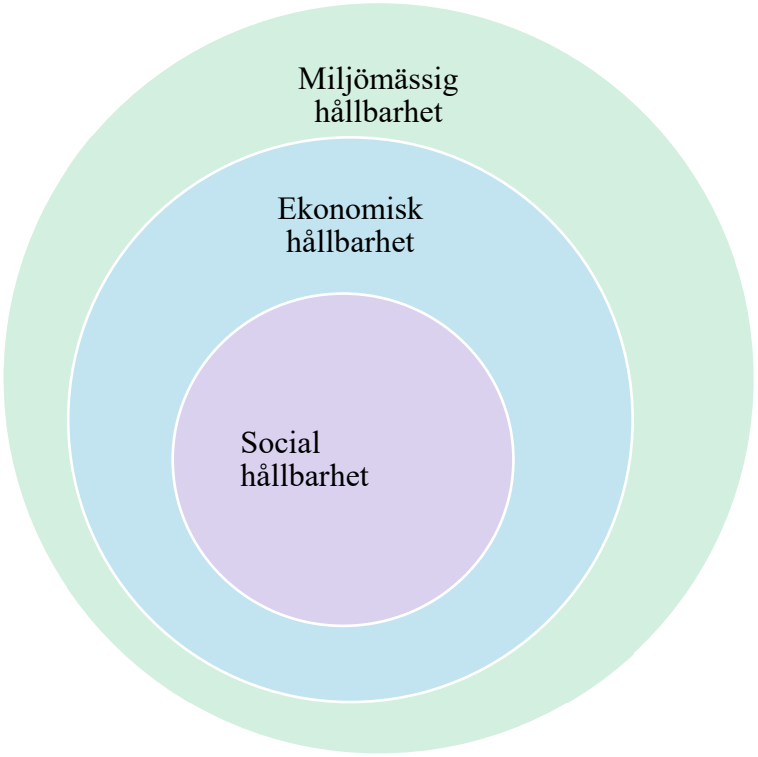
hållbar utveckling som en ”utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra framtida generationers möjligheter att tillgodose sina behov”.

Hållbar utveckling är ett begrepp som kan tolkas och förstås på många olika sätt beroende på personens bakgrund och i vilket sammanhang begreppet används. I planeringssammanhang kan det handla om att känna sig trygg i sin närmiljö, att minska utsläpp av klimatpåverkande gaser eller att skapa attraktiva stadsdelar för företagande och boende. Den fysiska planeringen är ett viktigt redskap som kommunen har där möjligheter finns att skapa en hållbar fysisk miljö. I en fördjupad översiktsplan behandlas frågor om exempelvis infrastruktur, markanvändning, bebyggelse och bevarandevärden. Genom att exempelvis planera för god tillgänglighet till kollektivtrafik kan översiktsplanen skapa förutsättningar för att ändra den enskilda individens beteende.

Ett viktigt begrepp inom diskussionen om hållbarhet är resiliens, som betyder förmågan att återhämta sig eller motstå olika störningar. En hållbar utveckling innebär att vi bygger resilienta samhällen och system (ekologiskt/miljömässigt, socialt och ekonomiskt) som kan fortsätta att utvecklas och anpassas trots olika typer av störningar. Dessa störningar kan exempelvis vara kopplade till politik, befolkning eller klimatförändringar.

Det finns flera synsätt i fråga om hur de olika dimensionerna av hållbarhet hänger ihop och hur detta förenklat kan beskrivas. I Figur 1 finns ett synsätt redovisat som ligger i linje med kommunens syn. Kortfattad beskrivning av detta synsätt är att den sociala hållbarheten är målet, den miljömässiga hållbarheten de grundläggande förutsättningarna och den ekonomiska hållbarheten medlet för att nå målet.

Kommunen har i arbetet med de fördjupade översiktsplanerna för Bro och Kungsängen valt att utgå från samma definition av social hållbarhet som används i rapporten Skillnadernas Stockholm (Stockholm Stad, 2015): *En socialt hållbar utveckling innebär att samhällets resurser fördelas på sätt som skapar möjlighet för fler att förverkliga sina liv genom utbildning, arbete och boende med tillgång till önskade kvaliteter. Det betyder också att den sociala sammanhållningen och samhörigheten med samhället stärks genom att fler görs delaktiga i samhällsutvecklingen. Och det innebär att människors behov av trygghet säkerställs.*



Figur 1. Modell av hållbar utveckling

2. AVGRÄNSNINGAR

Avgränsningssamråd har hållits med Länsstyrelsen för båda FÖP:arna samt med Järfälla kommun för FÖP Kungsängen. Till grund för avgränsningssamrådet togs ett avgränsnings-PM fram. Möte med Länsstyrelsen hölls den 10 juni 2019. Vid mötet lämnade länsstyrelsen synpunkter om att bland annat klimatrelaterade risker, påverkan på jordbruksmark, naturmiljö, kulturmiljö och riksintresset E18 bör beskrivas i MKBn.

Hållbarhetsbedömningen har, utifrån diskussioner med kommunens tjänstemän samt efter genomfört avgränsningssamråd, avgränsats enligt Tabell 2 och Tabell 3.

Tabell 3

Tabell 3 anges de hållbarhetskriterier som utgjort utgångspunkt för arbetet med hållbarhetsbedömningen och på vilket sätt de har utvärderats i arbetet med FÖP:arna. I tabellen anges också i vilket kapitel i konsekvensbeskrivningen som respektive hållbarhetskriterium beskrivs och kopplingen till 6 kap 2§ miljöbalken och beskrivning av miljöeffekter i en strategisk miljöbedömning.

Samtliga aspekter har bedömts både för Bro och för Kungsängen. Utöver dessa frågor har kumulativa effekter (där de båda FÖP:arna ger samverkande effekter) bedömts för naturmiljö (grönstruktur), vattenområden och påverkan på riksintressena E18 och Mälarbanan.

Tabell 2. Avgränsning i geografi, tid och nivå

Geografi	I huvudsak respektive tätort enligt tätortsavgränsningen i planförslagen samt närliggande områden, i vissa fall Stockholmsregionen i ett mer regionalt perspektiv	Regionala konsekvenser kommer att belysas där det bedöms som relevant, t ex påverkan på riksintresse kommunikationer, grönkilar och Mälaren.
Tid	I huvudsak 2040 med utblick mot 2050.	Vid denna tidpunkt antas FÖP vara realiserad. I FÖP:en redovisas även utbyggnadsordning vars konsekvenser beskrivs övergripande.
Nivå	Strategisk/Övergripande	Konsekvenser beskrivs med utgångspunkt i FÖP:ens detaljeringsgrad.

Tabell 3. Avgränsning i sak

Kriterier Social hållbarhet	**Utvärderas genom att bedöma om:**	**Beskrivs under följande rubrik i HKB**	**Koppling till 6 kap 2§ miljöbalken**
En blandning av boende och funktioner	FÖP skapar förutsättningar för ett varierat bostadsutbud och funktionsblandning.	Boendemiljö och trygghet	Befolkning och människors hälsa
Ökad sammanhållning inom och mellan tätorterna	FÖP skapar förutsättningar för attraktiva miljöer och målpunkter	Boendemiljö och trygghet	Befolkning och människors hälsa
Rik och tillgänglig natur och kulturmiljö	FÖP skyddar och stärker natur- och kulturvärden, skapar förutsättningar för att tillgängliggöra dessa.	Kulturmiljö Folkhälsa	Mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö
Jämlik tillgång till utemiljöer och offentliga rum	FÖP skapar förutsättningar för olika typer av aktiviteter för olika målgrupper, trygga och säkra miljöer.	Boendemiljö och trygghet	Befolkning och människors hälsa
Miljöer som främjar god folkhälsa	FÖP skapar förutsättningar för fysisk aktivitet, tillgång till natur och hälsosamma ute- och boendemiljöer	Folkhälsa Hälsa och säkerhet	Befolkning och människors hälsa
Kriterier Miljömässig hållbarhet	**Utvärderas genom att bedöma om:**	**Beskrivs under följande rubrik i HKB**	**Koppling till 6 kap 2§ miljöbalken**
Infrastruktur för resande utan fossila bränslen	FÖP ger förutsättningarna för resande utan fossila bränslen.	Klimat och klimatanpassning	Mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
Rena och levande vattenmiljöer	FÖP ger förutsättningar för att fördröja och rena dagvatten, skydda vattenmiljöer och dess naturvärden.	Vattenmiljöer och vattenkvalitet	Mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
Miljöer anpassade för att klara extrema vädersituationer	FÖP ger förutsättningar för att klara extrema vädersituationer, t ex fördröja dagvatten, utveckla och bevara grönstruktur.	Klimat och klimatanpassning	Mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
Väl fungerande ekosystem och en rik biologisk mångfald	FÖP skyddar och stärker naturvärden och spridningssamband	Grönstruktur och biologisk mångfald	Djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
Ett utvecklat samspel mellan landsbygd och tätort	FÖP ger förutsättningar för odling och koppling mellan stad och omgivande landsbygd	Kulturmiljö (beskrivs under social hållbarhet)	Hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
Kriterier Ekonomisk hållbarhet	**Utvärderas genom att bedöma om:**	**Beskrivs under följande rubrik i HKB**	**Koppling till 6 kap miljöbalken**
Resurseffektiv markanvändning och utbyggnadsordning	FÖP ger förutsättningar för resurseffektiv markanvändning och ger riktlinjer om utbyggnadsordning	Kommunalekonomi och robusthet	Hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
Goda förutsättningar för att bo och försörja sig	FÖP skapar förutsättningar för ett varierat bostadsutbud och funktionsblandning	Befolkning och bostadsmarknad Arbetsmarknad och näringsliv	Befolkning och människors hälsa
Möjligheter för näringslivet att växa och utvecklas	FÖP skapar förutsättningar för arbetsplatser, service och infrastruktur.	Arbetsmarknad och näringsliv	Befolkning och människors hälsa
Kostnadseffektiv infrastruktur, lokalförsörjning och service till medborgarna	FÖP ger förutsättningar att nyttja och utveckla befintlig infrastruktur, lokaler och service.	Kommunalekonomi och robusthet	Hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,

2.1. Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är gratistjänster och produkter som naturen ger oss människor, och som vi ytterst är beroende av för vår välfärd och livskvalitet. Det kan exempelvis handla om växters renande av luften, bins pollinering av grödor, buskars och träds dämpning av buller eller att människans välmående och hälsa ökar i naturen. En plats kan därmed innefatta flera funktioner. Parker och grönområden i tätort bidrar exempelvis till värdefull rekreation, men de renar även luft och vatten, verkar temperaturreglerande, tar upp nederbörd och dämpar buller.

Ekosystemtjänster används som begrepp för att visa nyttan av dessa tjänster, och för att kunna diskutera, värdera och integrera dem i samhällsbeslut. Begreppet har använts sedan början av 2000-talet och myntades i och med forskningsprogrammet Millennium Ecosystem Assessment (2005) som syftade till att utreda förändringar i ekosystem och deras påverkan på människor. Forskningsprogrammet tog fram en kategoriindelning av ekosystemtjänster: försörjande, reglerande, stödjande och kulturella ekosystemtjänster.

En kartläggning av ekosystemtjänster och hur dessa påverkas av planförslaget beskrivs i HKB:n.

2.2. Miljökvalitetsmål, folkhälsomål och FN:s globala miljömål

Den 25 september 2015 enades FN:s 193 medlemsländer om att anta 17 globala mål. De globala målen är en ny agenda (Agenda 2030) för global hållbar utveckling. I första hand berör FÖP:arna mål 11 *Hållbara städer och samhällen* men i viss mån även målen om *God hälsa och välbefinnande, Jämställdhet, Hållbar industri, Innovationer och infrastruktur, Minska ojämlikhet, Hållbar konsumtion och produktion, Bekämpa klimatförändringar* samt *Ekosystem och ekologisk mångfald*.

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljökvalitetsmål som beskriver det tillstånd som ska uppnås i ett generationsperspektiv. Riksdagen har också beslutat om ett övergripande nationellt folkhälsomål: ”att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och att sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation”. Vidare beslutades om 8 övergripande målområden.

De globala mål som är relevanta att bedöma i denna HKB och som kopplar till fysisk planering täcks in av de nationella miljökvalitetsmålen och folkhälsomålen. I denna HKB görs därför en bedömning utifrån de miljökvalitetsmål och folkhälsomål som bedömts vara relevanta, se Figur 2.



Figur 2. Globala mål, nationella miljökvalitetsmål och folkhälsomål. De miljökvalitetsmål och folkhälsomål som är markerade med fet text har bedömts vara relevanta att utvärdera i denna HKB.

3. NULÄGESBESKRIVNING

Bro är kommunens näst största tätort med omkring 9 700 invånare (2018). I tätorten finns pendeltågstation och ett relativt brett serviceutbud. Pendeltåget löper norr om orten och går i halvtimmestrafik mot Stockholm och Bålsta.

Bro tätort har en tydlig uppdelning mellan arbetsområden, bostadsområden och centrum. Bostadsområden ligger huvudsakligen separerade från varandra och gator och parkeringar är generöst tilltagna. Bebyggelsen är genomgående låg och gles. Det finns gott om öppna ytor även om en kvalitativt sammanhållande grönstruktur delvis saknas. Orten är lätt åtkomlig via järnvägsstationen och E18 med två trafikplatser, samtidigt som landsbygden är väldigt närvarande både visuellt och mätt i avstånd.

I Bro centrum finns flera äldre byggnader med kulturmiljövärde i centrala lägen. Villabebyggelsen närmast stationen är en blandning av olika stilar. I samhället finns också skolor och förskolor, bibliotek och simhall. I Bro är det nära till naturområdena norr och öster om tätorten, vilka erbjuder goda rekreationsmöjligheter. I söder och väster dominerar det öppnare odlingslandskapet. Söder om Bro passerar grönkilen Görvälnkilen parallellt med Mälarstranden. Öster om Bro utgör Görvälnkilen en tydlig gräns mellan Bro och Kungsängen. Norr om korsningen mellan E18 och väg 269 med infart från väg 269 finns idag Högbytorps avfalls- och kretsloppsanläggning. Även söder om E18, öster om väg 269 finns verksamhets- och handelsområden.



Figur 3. Orienteringskarta över Bro.

4. ALTERNATIVREDOVISNING

4.1. Planförslag

4.1.1. Inledning

Den fördjupade översiktsplanen är en geografisk fördjupning och i vissa delar en ändring av kommunens översiktsplan (ÖP 2010) och FÖP 2016. Planen ska se till helhet och sammanhang och underlätta för kommande processer så som detaljplanering, bygglovsfrågor och annan tillståndsprövning. Den ska också ge stöd i prioriteringar i kommunens tillväxt som främjar en god kommunal ekonomi.

Inom kommunen pågår ett antal detaljplaneuppdrag. Dessa ingår i planförslaget och skiljer sig i huvudsak inte från ÖP 2010 (vilket definierats som nollalternativet, se avsnitt 4.2). I planförslaget föreslås hur kommunen bör prioritera i sin utbyggnad. Där finns delvis motstridiga tankar jämfört med den beslutade detaljplaneprioritering som gäller i dagsläget. Detta kommer att konsekvensbeskrivas (se avsnitt 5.3 Ekonomisk hållbarhet).

4.1.2. Beskrivning av planförslag

I Bro kombineras småstadens småskalighet, arkitektur och närhet till natur och landsbygd med ett gott pendlarläge till Stockholm. Planförslaget syftar till att utveckla dessa kvaliteter.

Den fördjupade översiktsplanen ska skapa förutsättningar för ett mer sammanhållet samhälle och möjliggöra bättre linjedragningar för kollektivtrafik. Vägnätet ska bli mer robust, områden knytas

ihop, barriärer överbryggas och Enköpingsvägen ska omvandlas till en stadsgata. Gång- och cykelnät ska vara överskådligt och nya förbindelser för rekreation och friluftsliv ska skapas.

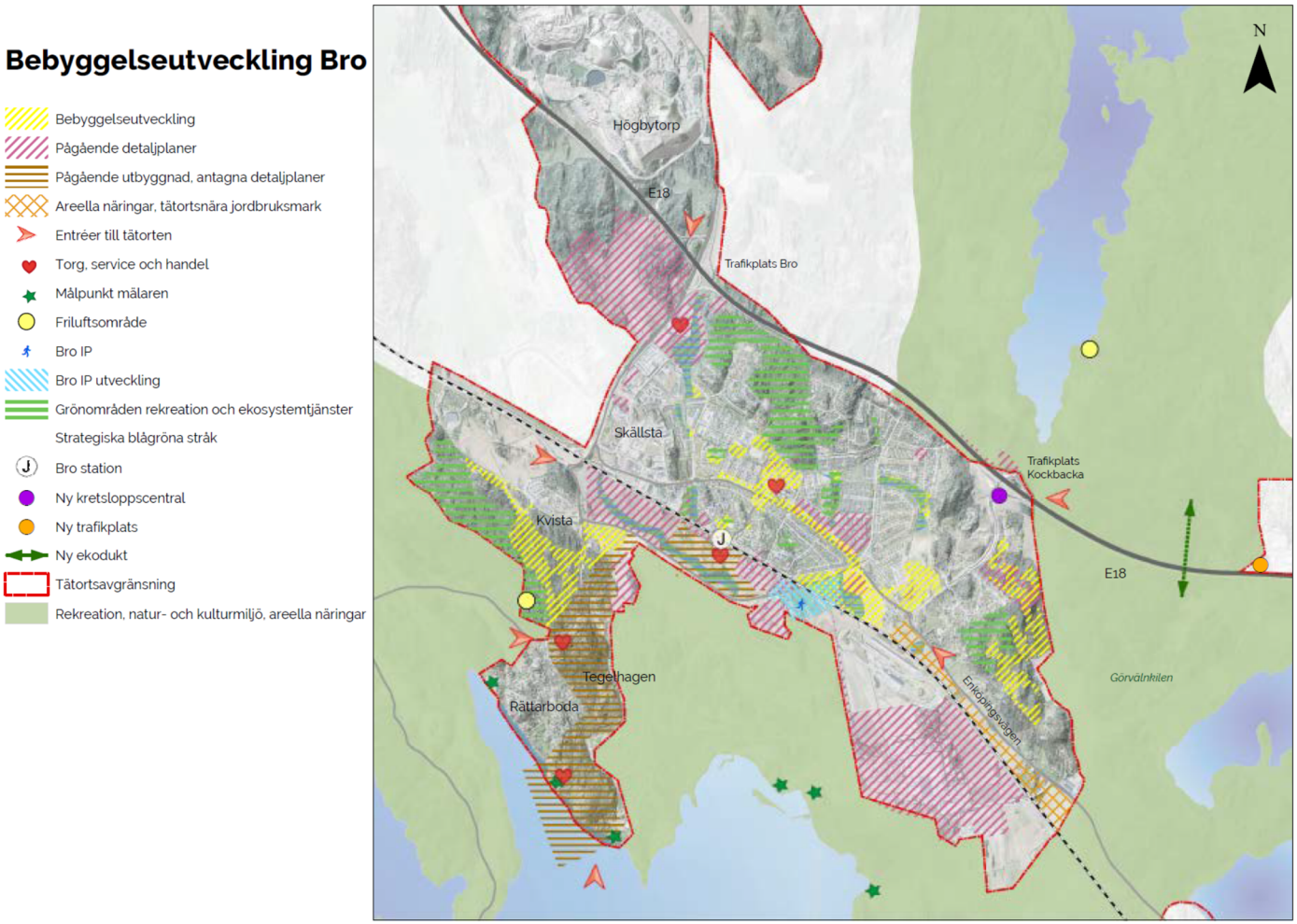
Bro ska utvecklas till en småstad vilket kräver att det finns arbetsplatser i centrala delar av kommunen, för att skapa liv och rörelse även på dagtid.

Planförslaget innebär att tätortsnära natur- och rekreationsområden ska förbättras i samband med förtätning, att det ska bli lättare att röra sig mellan olika områden för både bilar, cyklar och fotgängare, och att tillgängligheten till särskilda målpunkter ska utvecklas och öka.

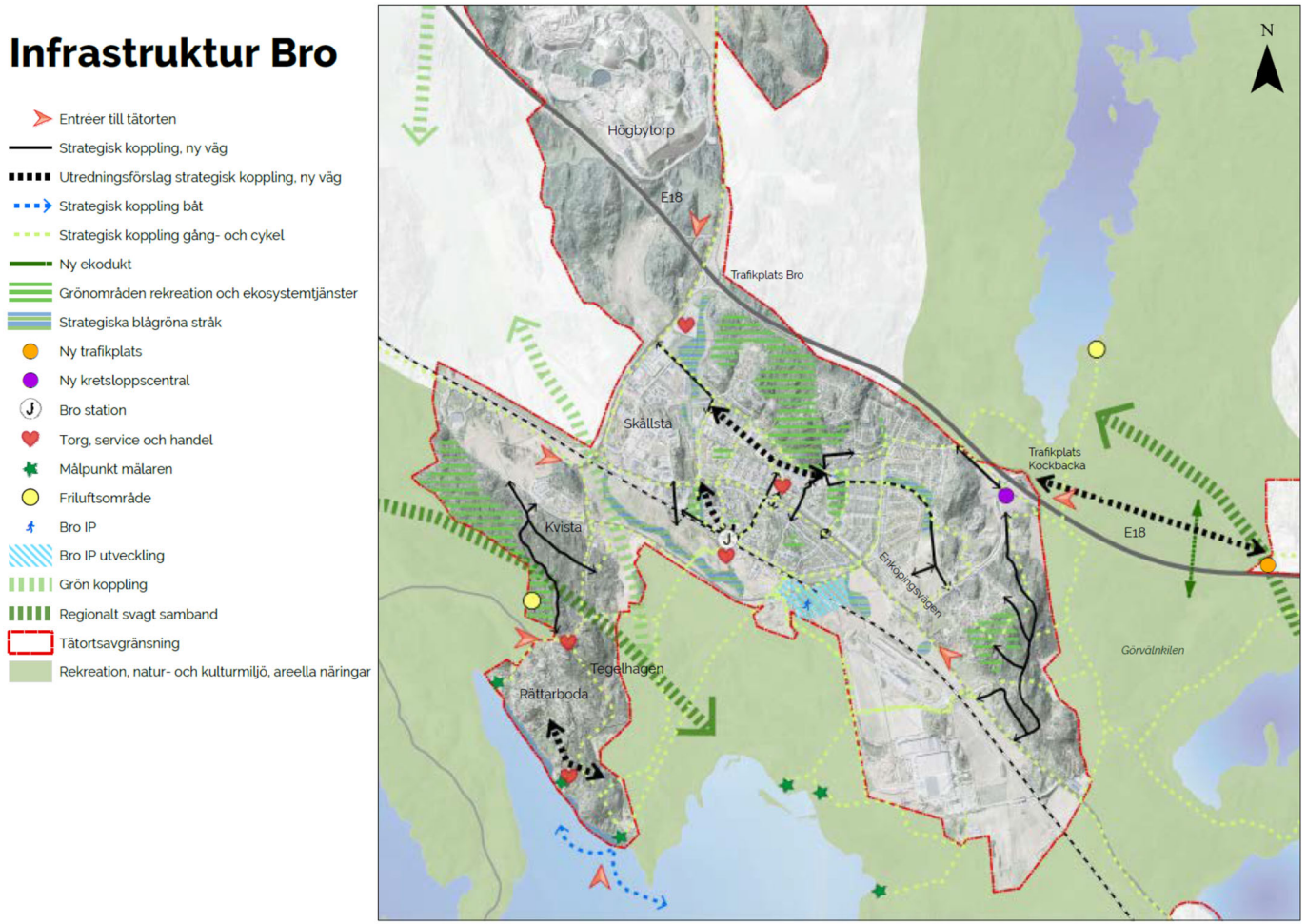
Bro torg ska, enligt planförslaget, utvecklas som mötesplats och underlaget för service och restauranger ska stärkas. Enköpingsvägen ska överbryggas som barriär för att stärka kopplingen mellan torget och Bro stationsområde.

När det gäller bebyggelseutveckling anger planförslaget vikten av att bygga ihop tätorten och förtäta. Detta för att skapa mer liv och rörelse i stadsdelen och för att skapa bästa möjliga underlag för service och kollektivtrafik. Söder om järnvägen har kommunen inlett två stora utbyggnadsprojekt, Trädgårdsstaden och Tegelhagen. En viktig del av den fördjupade översiktsplanen är att skapa förutsättningar för rörelse mellan de befintliga och de nybyggda delarna av Bro. Vidare ska utbyggnad ske i rätt ordning och på naturen och landskapets villkor. Totalt planerar kommunen för över 3000 nya bostäder inom Bro tätort under de närmaste tio-femton åren. Det innebär nästan en fördubbling av antalet bostäder i Bro.

När det gäller Bro stationsområde har en förstudie (Spacescape, 2021) med olika scenarios tagits fram. Planförslaget bygger på scenariot med en västlig entré som bland annat innebär att en ny stationsentré anläggs i den nordvästra änden av perrongen i Bro. Planförslaget innebär att stationsområdet utvecklas till en mötesplats och knutpunkt i småstaden Bro. Hela området med dess funktioner utvecklas för att kollektivtrafiken ska fungera och vara attraktiv. Tillgängligheten till stationen ska öka för cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer, ytor ska reserveras för bland annat utveckling av bussterminal, infartsparkering för bil och cykel samt stationsnära service. Planering ska ske för ett vändspår för pendeln vilket är en förutsättning för tätare pendeltågsavgångar. En ny vägförbindelse ska skapas över eller under järnvägen väster om perrongen. Grönområdet runt Sätrabäcken och vid Härnevi bollplan utvecklas för rekreation och lek.



Figur 4. Planförslag för Bro, i kartan visas bland annat bebyggelseutveckling.



Figur 5. Planförslag för Bro, i kartan visas bland annat infrastruktur och kopplingar.

4.2. Nollalternativ

Nollalternativet beskriver den förväntade utvecklingen i Upplands-Bro kommun om inte förslaget till ny fördjupad översiktsplan antas. Nollalternativet innefattar därmed de planeringsinriktningar, den markanvändning och tätortsavgränsning som anges i gällande översiktsplan (ÖP 2010), FÖP 2016 och detaljplaner. Därutöver finns pågående detaljplaner som anger annan markanvändning än översiktsplanen.

Som nämnts tidigare aktualitetsprövades översiktsplanen 2018 och där konstaterades att kapitlet om Bro bör utvecklas och hanteras genom en fördjupad översiktsplan. Det finns stora likheter mellan översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen men också en hel del skillnader.

I ÖP 2010 anges bland annat att järnvägen som barriär ska överbryggas och att nuvarande Bro ska kopplas samman med nya tätortsdelar söder om spåren. Förtätning och förädling ska ske av Bro så intrycket av Bro förändras i riktning mot ”småstad”. Vidare anges att förtätning ska ske nära stationen och att tillgängligheten till stationen ska öka för cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer. Även tillgängligheten till Mälaren ska öka och de rekreativa gång- och cykelstråken ska utvecklas. I dessa planeringsinriktningar liknar ÖP 2010 och planförslaget varandra. Däremot innehåller planförslaget en hel del förtydliganden och ändringar gentemot ÖP 2010.

Konsekvensbeskrivning av nollalternativet kommer att fokusera på skillnaderna mellan planförslaget och nollalternativet. De huvudsakliga skillnaderna mellan planförslaget och nollalternativet är:

- Ändringar i tätortsavgränsning till följd av den utveckling som redan har skett med beviljade planuppdrag för bostäder utanför tätortsavgränsningen, samt till följd av att utveckla befintlig areell näring inom jordbruks- och naturmark istället för att bygga bostäder.
- Tillkommande ytor i markanvändning, t.ex. utpekande av strategiska områden för fördröjning av dagvatten och områden att utveckla som grönområden.
- Områden inom befintlig tätort att utveckla för ny bostadsbebyggelse
- Särskilda fokusområden där förbättring genom förtätning föreslås samt ny/förbättrad infrastruktur, exempelvis:
    - Bro torg (förtätning med bostäder och verksamheter, nya grönstråk, förändrad vägstruktur och kopplingar m.m.)
    - Enköpingsvägen (förändrad gatusektion, nya plankorsningar, omvandling till småstadsgata med hjälp av förtätning
      med bebyggelse av småstadstyp och medveten
    - gestaltning av gaturummet.)
    - Stråket mellan Bro torg och stationsområdet (fler sätt att ta sig från norra Bro genom gamla Bro ner mot järnvägen)
    - Bro station (nytt vändspår, ny stationsentré, infartsparkering, förtätning med bostäder, utvidgning av bussterminal)
    - Bro IP (utvidgas med verksamheter även norr om järnvägen, gång- och cykelbro över järnvägen)
    - Ny kretsloppscentral vid Kockbacka-E18
    - Målpunkter Mälaren pekas ut på karta samt förtydligande av gc-stråken dit.

- Nya fokusområden med särskilda gestaltningsprinciper eller hänsyn, till exempel entréerna till tätorterna, vyer från vattnet, svaga ekologiska samband och viktiga spridningssamband.
- Ändringar av utpekanden i markanvändningskartan, till exempel minskad omfattning av område för bostadsbebyggelse i Kvista, nya ytor för dagvattenhantering i Sätra- och Nygårdsbäcksstråket, ny markanvändning vid Kockbacka industriområde.
- Nya planeringsinriktningar som förtydligar tidigare strategier, till exempel definieras vad förtätning innebär och hur förbättring av områden kan ske samtidigt som de förtätas. Vidare fokuseras på social hållbarhet, preciseringar görs för dagvattenhantering, blandskogsmiljöer och biologisk mångfald. Planförslaget uttrycker också tydligt hur ny bebyggelse ska placeras i förhållande till befintliga naturvärden (klass 1 och 2 sparas, klass 3 och 4 grönkompenseras).
- Nya planeringsinriktningar som är helt nya eller ändrar tidigare strategier, till exempel bygg ut laddinfrastruktur och tydliga riktlinjer kring genomförande av bebyggelseutveckling.
- Förslag till utbyggnadsordning och ett kapitel om genomförandet och strukturerad uppföljning av översiktsplanen

4.3. Övriga alternativ

I kommunen finns ett högt exploateringstryck som kräver en långsiktig strategi. Inom kommunen pågår planarbete som totalt kommer att generera över 3000 nya bostäder inom Bro tätort under de närmaste tio-femton åren. I kommunens ”Övergripande mål och budget 2021” anges att Upplands-Bro ska växa hållbart. Vidare anges att Upplands-Bros befolkning växer långsiktigt med cirka 2% årligen och att samhällets utveckling tar tillvara kommunens unika plats.

Alternativ för utveckling av bostadsbebyggelse har diskuterats under processens gång. En inledande fråga var om det fanns anledning att ompröva grundläggande och principiella avvägningar som gjorts i ÖP 2010? Borde tätortsavgränsningen utökas mer för att möjliggöra mer detaljplanering, bostäder och arbetsplatser? Ska verksamhetsområdena i Bro omvandlas och ska områdena Finnsta och Råby ”byggas ihop” genom exploatering i Råbyskogen? Aktualitetsprövningen av ÖP 2010 år 2017 visade att de flesta grundläggande ställningstaganden kring mark- och vattenanvändning som finns i ÖP 2010 står sig. I FÖP Bro följs därför i möjligaste mån de intentionerna och de avvägningar som redan gjorts i ÖP 2010 för en konsekvent planering. I de fall FÖP Bro föreslår förändringar (snarare än fördjupningar) i planeringen beror det i de flesta fall på att förutsättningarna har förändrats. Detta gäller till exempel i Kvista där genomförandetiden för en gällande detaljplan har gått ut och där det finns ett behov av att arbeta med kopplingen mellan Tegelhagen, Kvista och övriga Bro. Söder om Ginnlögs väg föreslås en ändring i tätortsavgränsningen för att införliva två mindre pågående detaljplaner i tätorten. Resten av området föreslås ligga kvar utanför tätortsgränsen, och pekas alltså inte ut för bebyggelse, vilket är en avvägning mellan lokala kulturmiljöintressen och inriktningen om att i första hand förlägga bostadsbebyggelse nära pendeltågsstation, befintlig bebyggelse och annan infrastruktur.

Arbetet med att ta fram ett planförslag har pågått under cirka tre års tid från det att ÖP 2010 aktualitetsförklarades. Inom ramen för

planförslaget har det funnits en förvaltningsövergripande projektgrupp som haft en mötesserie sedan hösten 2018. Workshops har hållits inom projektgruppen och med den politiska styrgruppen som utgjorts av Samhällsbyggnadsutskottet. Workshops och arbetsmöten har också hållits tillsammans med både tjänstepersoner från kommunen och politiker samt med fastighetsägare och exploatörer i områden som pekas ut för bebyggelseutveckling i planförslaget.

Detta, tillsammans med framtagna underlag och den hållbarhetsbedömningsprocess som har löpt parallellt med planarbetet, har resulterat i att planförslagets utformning reviderats i ett flertal omgångar. Planförslaget har reviderats dels genom de workshops som hållits med tjänstepersoner, politiker, fastighetsägare och exploatörer dels i arbetet med hållbarhetsbedömningen. Inom ramen för hållbarhetsbedömningen har revideringar skett med syfte att minimera de konsekvenser som planförslaget ger upphov till.

I punktlistan nedan ges exempel på revideringar som gjorts efter samrådet. De som är av betydelse för HKB:n är:

- Precisering av planerna för Kvistaområdet där större andel naturmark lämnas och området i väster avsätts för friluftsändamål, vilket är positiv ur natur- och rekreationssynpunkt.
- Minskat område för bostadsbebyggelse i Sandhagen i syfte att minska intrång i angränsande kulturmiljö norr om bebyggelseområdet.
- Skyddsvärda kulturmiljöer har synliggjorts i plankartan och en planeringsinriktning har tillkommit om att stationsområdets värdefulla kulturmiljöer ska tillvaratas.
- Cykelstråk har förstärkts och förslag om att leda in biltrafik på torget har tagits bort. Flera planeringsinriktningar har tillkommit om att gynna cykeltrafik och utveckla målpunkter. Nya planeringsinriktningar om att utveckla Bro IP och att använda fysisk planering för en stärkt folkhälsa samt för att utveckla ett mer sammanhållet och jämlikt Bro har tillkommit. Ny och befintlig bebyggelse ska bindas samman med gemensam odling. Barnperspektivet har lyfts tydligare i planeringsinriktningar för torget och stationsområdet. Bro torg ska utvecklas till en trygg mötesplats. Sammantaget är dessa förändringar positiva utifrån social hållbarhet.
- Fler och tydligare planeringsinriktningar har tillkommit kopplat till lokaler och service vid bl.a. torget och om att hänsyn ska tas till de lokala marknadsförutsättningarna vid detaljplanering vilket är positivt utifrån ekonomisk hållbarhet.
- En planeringsinriktning om blandning av olika hustyper och upplåtelseformer för bostäder har tillkommit vilket ger förutsättningar för ett mer varierat bostadsutbud och därigenom en mer diversifierad befolkning. Detta är positivt utifrån ekonomisk och social hållbarhet.
- Ny planeringsinriktning om att prioritera detaljplaner som bidrar till att uppfylla kommunens mål om ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart samhälle tydliggör att fortsatt utveckling av Bro ska ske med fokus på hållbar utveckling.

5. HÅLLBARHETSBEDÖMNING PLANFÖRSLAG BRO

I detta kapitel görs konsekvensbedömningar för respektive aspekt. Under samtliga rubriker beskrivs förutsättningar, relevanta bedömningsgrunder (till exempel riktvärden, MKN med mera) och konsekvenser.

5.1. Miljömässig hållbarhet

5.1.1. Klimatpåverkan och klimatanpassning

I detta kapitel beskrivs begränsning av utsläpp av växthusgaser samt klimatanpassning. Klimatanpassning innebär att rusta samhället för de nya utmaningar som en ökad uppvärmning innebär. Klimatförändringarna resulterar bland annat i mildare och blötare vintrar, stigande nivåer i sjöar och hav, ändrade flöden i vattendrag, längre perioder av torka och längre växtsäsong.

Bedömningsgrunder och förutsättningar

Hållbarhetskriterier:

Infrastruktur för resande utan fossila bränslen
Miljöer anpassade för att klara extrema vädersituationer



I Stockholms län står transporterna för cirka 30 procent av den totala energianvändningen och för drygt 50 procent av växthusgasutsläppen. Fossila drivmedel står fortfarande för mer än 75 procent av transporternas energianvändning. Målet är att Sverige och länet ska ha netto-noll-utsläpp av växthusgaser senast år 2045. (Region Stockholm, 2019)

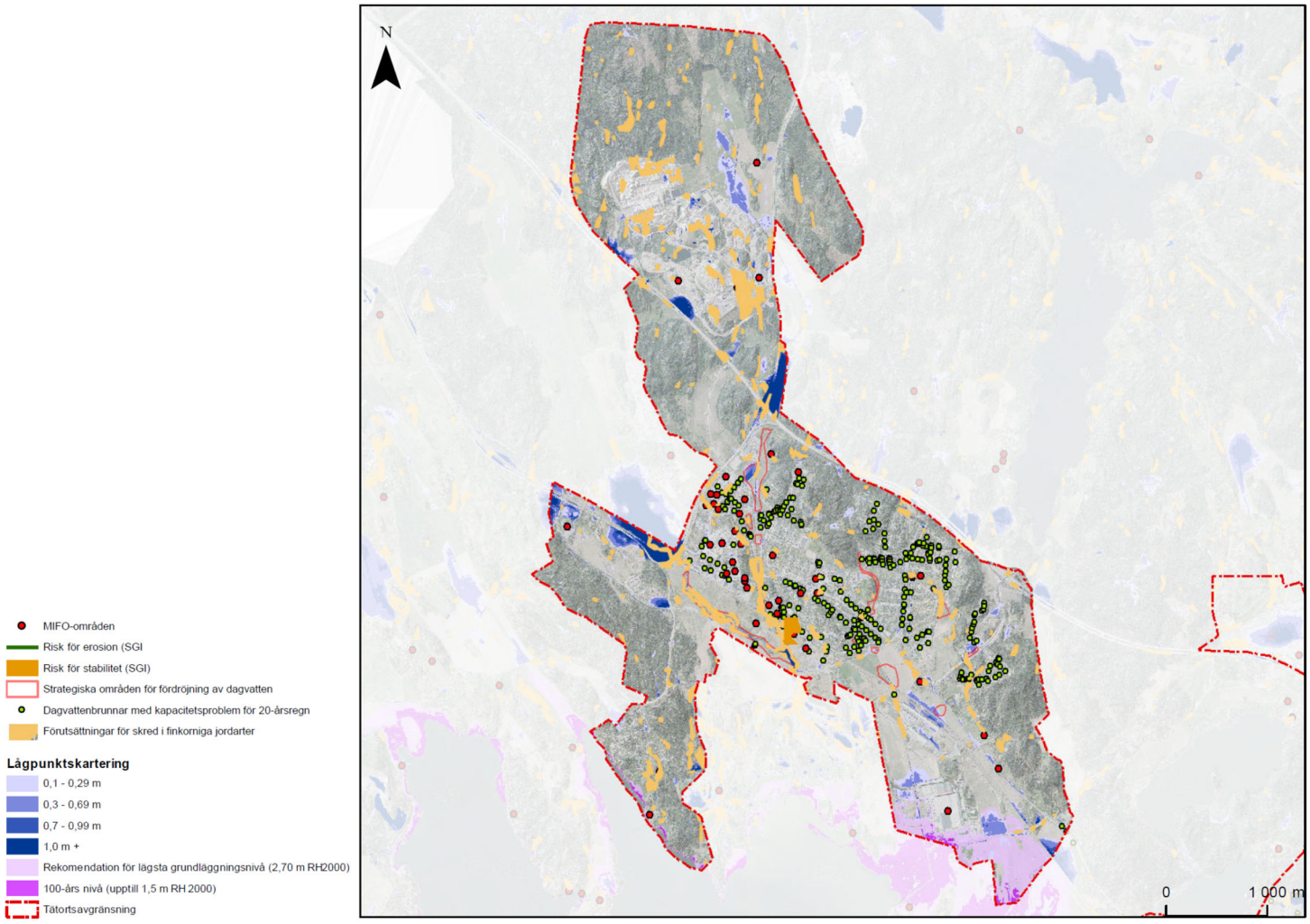
Enligt plan- och bygglagen ska kommunen planera bebyggelse så att den är lämplig med hänsyn till risken för översvämning, vilket avser såväl lokalisering och placering som utformning. För Bro kopplar risken för översvämning till förändring av nivåer i Mälaren samt till ökad nederbörd.

Länsstyrelserna runt Mälaren har tagit fram rekommendationer för hur ny bebyggelse kan placeras vid Mälarens stränder med hänsyn till risken för översvämning (Länsstyrelserna, 2015). Översvämningskartering kring Mälaren visar att översvämningsrisk föreligger i områdena kring Nygård i den sydöstra delen av Bro samt i strandnära områden vid Rättarboda i sydväst, se Figur 6.

Länsstyrelsen har också tagit fram rekommendationer om hantering av översvämning till följd av skyfall i samband med planering av ny bebyggelse (Länsstyrelserna, 2018). Länsstyrelsen rekommenderar bland annat att ny bebyggelse planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn. Kommunen har inte genomfört någon egen skyfallskartering, däremot har länsstyrelsen tagit fram en karta över lågpunkter där det föreligger översvämningsrisk vid skyfall. Vilka lågpunkter som finns inom Bro redovisas i Figur 6. De områden som är mest utsatta finns där Önstabäcken och Sätrabäcken rinner in i tätorten (i väster vid järnvägen respektive norr om E18). Det finns även dagvattenbrunnar med kapacitetsproblem på flera platser i Bro.

I Figur 6 framgår vidare att utpekade MIFO-områden, dvs misstänkt förorenade områden, generellt sett inte sammanfaller med områden där det föreligger störst risk för översvämning. Enligt SGI:s kartering förekommer ett område med stabilitetsrisk i Bro.

Områden där det finns förutsättningar för skred i finkorniga jordarter förekommer på flera platser i Bro, se Figur 6. Detta gäller till exempel i stråk utmed Önstabäcken, Sätrabäcken och Brobäcken (Swedgeo, 2019). Underlagen har tagits fram för olika syften med varierande noggrannhet och detaljeringsgrad. Ofta visar underlagen områden där ytterligare undersökningar behöver göras så att ett område finns utpekat i kartunderlaget behöver inte betyda att det är en fara.



Figur 6. Riskområden för översvämning, stabilitet, skred i finkorniga jordarter samt förorenade områden. Strategiska områden för fördröjning av dagvatten

Konsekvenser

Klimatpåverkan
Bedömningen är att planförslaget med planerad förtätning, utbyggnadsordning, förbättrad kollektivtrafik och föreslagna planeringsinriktningar ger bättre förutsättningar för resande utan fossila bränslen. Detta ligger i linje med hållbarhetskriteriet *Infrastruktur för resande utan fossila bränslen.* Samtidigt ökar dock befolkningen och trafiken vilket ställer höga krav på att planeringsinriktningarna följs för att kunna begränsa utsläppen av växthusgaser.

En trafiknätsanalys har genomförts för Bro för att jämföra nuläget med ett troligt respektive maximalt scenario 2040 (ÅF, 2019). Trafiknätsanalysen visar att den planerade befolkningstillväxten i Bro och utveckling av logistik och verksamhetsområden medför att trafiken kommer att öka. Fordonen använder fortfarande till största delen fossila drivmedel varför en ökad trafik leder till ökade utsläpp av växthusgaser. En omställning till fossilfritt samhälle behöver ske och i planförslaget finns planeringsinriktning om att skapa förutsättningar för en utbyggd laddinfrastruktur för en utökad elektrisk fordonsflotta och planera för fler klimatvänliga drivmedel.

En annan viktig faktor för möjligheten att minska utsläppen av växthusgaser är att få fler att välja alternativ till bilen. I FÖP:en föreslås förtätning och en utbyggnadsordning som bygger på att utbyggnad sker inifrån och ut. På så sätt byggs spridda områden ihop och nybyggda områden utan fungerande kollektivtrafik undviks. Ett nytt vändspår pekas ut som möjliggör tätare pendeltågstrafik. I planförslaget föreslås också flera planeringsinriktningar i syfte att få kollektivtrafiken att fungera och vara attraktiv, till exempel att bygga nära stationen i Bro och öka tillgängligheten. Planförslaget innehåller flera planeringsinriktningar för att underlätta cykeltrafik, t ex att cykelnätet i Bro ska byggas ut och knytas ihop för att göra det enklare, tryggare och trevligare att gå och cykla, samt att cykelstråket mellan Bro och verksamhetsområdet i Brunna ska stärkas för att knyta tätorterna tätare ihop. Planeringsinriktningen om att utveckla närmiljöerna för att locka till kortare resor och mer ”hemester” (semester som ägnas i eller i närheten av hemmet) är också ett led i att minska biltrafik.

Klimatanpassning
Bedömningen är att planförslaget genom utpekande av områden för dagvattenhantering samt planeringsinriktningar om att ytor ska reserveras för dagvatten, översvämning och skyfall samt om att utveckla och bevara grönstruktur, ger förutsättningar för att klara extrema vädersituationer, Detta är i linje med hållbarhetskriteriet *Miljöer anpassade för att klara extrema vädersituationer.*

I planförslaget lyfts klimatanpassning genom att ytor ska avsättas för öppna och gestaltade dagvattenlösningar. I plankartan pekas strategiskt viktiga områden ut för dagvattenhantering med fokus på områden utmed Brovikens tillflöden, se Figur 6. I planeringsinriktningarna framgår också att ytor ska reserveras för dagvatten, översvämningar och skyfall.

Andra klimatrelaterade faktorer som är viktiga att beakta i ett förändrat klimat är tillgång till grönska för svalka och skugga vid värmebölja. Det finns en planeringsinriktning om att använda fysisk planering för att stärka folkhälsan vilken innefattar att skydda utsatta grupper vid värmeböljor genom att bevara och lägga till

grönska och skugga vid skolor, äldreboenden och centrum. Grönstrukturen spelar även en annan viktig roll för klimatet genom att träd och gröna växter tar upp och binder koldioxid när de växer. Det är därför viktigt att bevara grönstrukturer även ur ett klimatperspektiv, se kapitlet om *Grönstruktur och biologisk mångfald.*

I vissa fall sammanfaller lågpunkter samt områden med stabilitetsrisk eller förutsättningar för skred med områden som föreslås utvecklas i FÖP:en.

I identifierade lågpunkter behöver Länsstyrelsens rekommendationer följas i fortsatt planarbete. Det innefattar att:

- Ny bebyggelse planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn.
- Risken för översvämning från ett 100-årsregn bedöms i detaljplan och eventuella skyddsåtgärder säkerställs.
- Samhällsviktig verksamhet ges en högre säkerhetsnivå och planeras så att funktionen kan upprätthållas vid en översvämning.
- Framkomligheten till och från planområdet bedöms och ska vid behov säkerställas.

Vid planläggning söder om Bro station där stabilitetsrisk utpekats behöver denna fråga särskilt beaktas. Risk för skred i finkorniga jordar behöver utredas på flera platser i Bro, bland annat vid fortsatt planering utmed bäckarna. I de områden där risk för översvämning har identifierats vid Mälaren (Nygård i den sydöstra delen av Bro och i strandnära områden vid Rättarboda i sydväst) finns inga utvecklingsområden utpekade i FÖP:en.

Behov av ytor för att hantera dagvatten, översvämning och skyfall utöver de som pekats ut som strategiskt viktiga i denna FÖP behöver utredas inom respektive detaljplan. Detta gäller särskilt vid förtätning där påverkan på befintlig bebyggelse också behöver beaktas för att till exempel inte skapa instängda områden. Samtidigt innebär avsättning av ytor för vattenhantering inom nya områden en möjlighet att avhjälpa problem inom befintlig bebyggelse.

5.1.2. Vattenmiljöer och vattenkvalitet

Bedömningsgrunder och förutsättningar

Hållbarhetskriterier:

Rena och levande vattenmiljöer

Hela Bro ingår i Mälarens tillrinningsområde. Genom Bro rinner vattendragen Sätrabäcken och Önstabäcken som rinner samman i Brobäcken strax söder om Bro. Öster om Brobäcken finns Nygårdsbäcken. Både Brobäcken och Nygårdsbäcken mynnar i Broviken i Mälaren. Kommunen har ett system med dagvattendammar för att rena dagvattnet innan det når Mälaren, varav två finns i Bro: Kockbackadammen och Råbydammen. Enligt VA-planen (Upplands-Bro kommun, 2018a) byggdes delar av dagvattensystemet innan kraven på rening utökades och miljökvalitetsnormerna infördes. Eftersom systemet med dagvattendammar är väl utbyggt renas den största delen av det allmänna dagvattnet innan det når recipienten. Reningsfunktionen är dock inte utredd för samtliga dammar. Det finns områden både i tätorten och på landsbygden som byggdes innan kraven på dagvattenhantering var utökade och därför finns områden i kommunen där dagvattenhanteringen inte är tillfredsställande gällande kvalitet och kvantitet.

Det största miljöproblemet för kommunens ytvatten är övergödning. I Upplands-Bro kommun är jordbruket den huvudsakliga källan till förhöjd näringsbelastning. Dagvatten, enskilda avlopp och avloppsreningsverk utgör mindre källor som dock inte saknar betydelse i sammanhanget. (Vattenplan för Upplands-Bro kommun, 2015)

Kommunen har ingen dagvattenpolicy i dagsläget men förslag till dagvattenpolicy och dagvattenplan finns framtaget och är ute på remiss. Dagvattenplanen samlar och tydliggör kommunens arbete med dagvatten. De övergripande målen för hållbar dagvattenhantering som fastslås i dagvattenpolicyn, beskrivs och utvecklas ytterligare i dagvattenplanen. I ÖP 2010 anges att ekologiskt och lokalt omhändertagande av dagvatten ska vara utgångspunkten för kommunens fysiska planering. Ekologiskt omhändertagande av dagvatten innebär att sträva efter att efterlikna reningen och fördröjningen som sker i naturens eget kretslopp genom exempelvis infiltration och växtupptag.

Miljökvalitetsnormer
Mälaren-Görväln är en ytvattenförekomst, vilket innebär att det finns miljökvalitetsnormer (MKN) som ska uppfyllas för vattenförekomsten. En verksamhet eller åtgärd får inte tillåtas av en myndighet eller kommun om de ger upphov till en försämring av vattenmiljön eller som äventyrar möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna.

Den ekologiska statusen för Mälaren-Görväln är klassad som måttlig. MKN är att god ekologisk status ska uppnås. Den kemiska statusen för Mälaren-Görväln uppnår ej god kemisk status, både med och utan överallt överskridande ämnen. MKN är att god kemisk status ska uppnås men med tidsfrist till 2027 för vissa av dessa ämnen. (VISS, 2020-01-28)

Broviken omfattas av miljökvalitetsnormen för fiskvatten enligt förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk och musselvatten.
Samtliga grundvattenförekomster inom kommunen har god kvantitativ status och god kemisk status. Inga av dessa ligger inom Bro tätort.

Ekologiskt känsliga områden och Natura 2000
Enligt 3 kap, 3 § Miljöbalken ska mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. I kommunens översiktsplan pekas Broviken ut som ekologiskt känsligt område. Broviken är också ett Natura 2000-område. I bevarandeplanen för Natura 2000-området från 2017 framgår att tillförsel av näringsämnen och förtätning av Bro utgör del av de hot som identifierats för Broviken.

Uppland-Bro kommuns vattenplan
Upplands-Bro kommun har tagit fram en vattenplan som antogs 2015-09-09. För de vattendrag som i huvudsak avvattnar Bro har bedömningar av status gjorts som om de vore vattenförekomster. För Önstabäcken, Brobäcken och Nygårdsbäcken bedömdes den ekologiska statusen vara god men i Sätrabäcken som måttlig. Den kemiska statusen bedömdes vara god.

I den senaste recipientkontrollen i Broviken och dess tillflöden 2018 bedömdes Brovikens och Nygårdsbäckens ekologiska status som måttlig medan Sätrabäcken, Önstabäcken och Brobäcken var otillfredsställande. Det som påverkade statusbedömningen var höga halter av näringsämnen samt en starkt påverkad fysisk miljö i och kring tillrinnande vattendrag. Den kemiska statusen bedömdes vara god.

Östra Mälarens vattenskyddsområde
Huvuddelen av Bro ingår i Östra Mälarens vattenskyddsområde, primär och sekundär skyddszon. Syftet med vattenskyddsområdet är att bevara en god kvalitet på råvattnet för ytvattentäkterna vid Lovö, Norsborg, Görväln och Skytteholm inom Östra Mälaren.

Konsekvenser
Bedömningen är att planförslaget genom utpekande av områden för dagvattenhantering och planeringsinriktningar om att ytor ska reserveras för dagvatten, översvämningar och skyfall ger förutsättningar för att fördröja och rena dagvatten, skydda vattenmiljöer och dess naturvärden. Detta ligger i linje med hållbarhetskriteriet *Rena och levande vattenmiljöer.*

I planförslaget framgår att det spridda Bro ska förtätas. En förtätning innebär en större konkurrens mellan hårdgjorda ytor och plats för vatten och det gröna. Det finns även storskaliga planprojekt som innebär utvidgning av bebyggelsen i bland annat Trädgårdsstaden och Tegelhagen. Utökad bebyggelse medför högre andel hårdgjorda ytor, vilket medför ett större behov av att rena och fördröja dagvatten.

Broviken, och östra Mälaren, som är mottagare av huvuddelen av det vatten som rinner från Bro har ett mycket högt skyddsvärde. Den ekologiska statusen i tillflödena genom Bro har försämrats och i Broviken uppnås inte god ekologisk status. Detta ställer höga krav vid en förtätning av Bro för att skydda miljöerna i vattendragen och minska belastningen av föroreningar och närsalter.

I planförslaget framgår att det gröna ska tas till vara vid förtätning och att vattnet ska få ta plats. Brobäcken och Sätrabäcken ska värnas och utvecklas. Ytor ska avsättas för öppna och gestaltade dagvattenlösningar. I plankartan pekas strategiskt viktiga områden ut för dagvattenhantering med fokus på områden utmed Brovikens tillflöden, se Figur 6. I planeringsinriktningarna framgår också att ytor ska reserveras för dagvatten, översvämningar och skyfall.

Behov av ytor för att hantera dagvatten, översvämning och skyfall utöver de som pekats ut som strategiskt viktiga i denna FÖP behöver utredas inom respektive detaljplan. Vid utpekade av strategiska områden för hantering av dagvatten, och dagvattenhantering i detaljplanering, bör man beakta förekomsten av markföroreningar för att skydda yt- och grundvatten.

Ett betydande tillskott av bebyggelse planeras i Bro och för att skydda de känsliga recipienterna krävs åtgärder för att samtidigt kunna minska belastningen av föroreningar. Eftersom Broviken är huvudsaklig mottagare av dagvattnet från Bro behövs en strategisk planering utifrån var åtgärder kan vidtas för att göra största nytta. Upplands-Bro kommun arbetar med ett åtgärdsprogram i Bro tätort för Broviken. I åtgärdsprogrammet föreslås lämpliga åtgärder inom avrinningsområdet som syftar till att minska föroreningsbelastningen från Bro tätort, och därigenom skapa bättre vattenkvalitet i Broviken, och dessutom tillskapa ekologiska och rekreationsmässiga värden. Det finns ännu inga beslut om genomförande av åtgärder eller finansiering.

I fortsatt detaljplanering är det angeläget att planeringsinriktningarna följs för att förbättra den ekologiska statusen i så väl tillflödena som i Broviken och vattenförekomsten i övrigt.

5.1.3. Grönstruktur och biologisk mångfald

Bedömningsgrunder och förutsättningar

Hållbarhetskriterier:

Väl fungerande ekosystem och rik biologisk mångfald



Bro präglas både av ett jordbrukslandskap med arealer av åker och med inslag av ängs- och hagmark samt av ett skogslandskap. I norra, södra och östra delen av Bro finns större sammanhängande skogsområden med stora arealer barrskog men här finns också områden med lövskog och blandskog. Mälaren, liksom de södra delarna av Bro, är av riksintresse enligt 4 kap 1,2 §§ miljöbalken (Mälaren med öar och strandområden). Området är av riksintresse med hänsyn till dess natur- och kulturvärden.

Några kilometer sydost från Bro samhälle, vid Mälaren, ligger Broängarnas naturreservat vars område består av strandängar, hagmarker och Brovikens mjukbottnar. Brovikarna, som är en del av Broängarnas naturreservat, är ett Natura 2000-område, som är EU:s skydd för vissa naturtyper.

Söder om Bro, parallellt med Mälarstranden passerar grönkilen Görvälnkilen, som är av både regional och lokal betydelse. Öster om Bro utgör Görvälnkilen en tydlig gräns mellan Bro och Kungsängen. Stockholms gröna kilar är stora, sammanhängande grönområden i anslutning till bebyggelsen som har flera sammanfallande värden utifrån natur och rekreation.

Mälaren omfattas av utökat strandskydd om 300 m.

Inom Bro har det gjorts en naturvärdesinventering enligt svensk standard (Upplands-Bro kommun, 2020). Denna visar att det inom Bro tätort huvudsakligen finns naturvärden av klass 2 (högt naturvärde) och klass 3 (påtagligt naturvärde). Enbart några fåtal områden av klass 1 (högsta naturvärden) finns i Bro.

Konsekvenser

Planförslaget med planeringsinriktningar ger förutsättningar att skydda och stärka naturvärden och spridningssamband. Detta ligger i linje med hållbarhetskriteriet *Väl fungerande ekosystem och en rik biologisk mångfald.* För att detta dock ska kunna uppfyllas behöver konsekvenser för naturmiljö och spridningssamband studeras vidare i efterföljande arbete.

I planförslaget finns planeringsinriktningar om att Bro ska förtätas. I samband med förtätning ska tätortsnära naturområden förbättras och byggnation ska ske på naturens villkor. Förtätning innebär i stort positiva effekter och konsekvenser eftersom större sammanhängande områden med naturvärden och spridningsvägar kan bevaras.

Genom att, som planen anger, spara områden med högsta naturvärden kan den biologiska mångfalden lokalt bevaras. Om tätortsnära naturområden förbättras och grönkompensation sker vid ianspråktagande av områden med naturvärdesklass 3 och 4 kan den biologiska mångfalden till och med utvecklas och förstärkas. Planförslaget anger utveckling i områden som ligger i direkt anslutning till områden med naturvärdesklass 2. Detta sker bland

annat i Klövberga och öster om Kockbacka. Inom aktuella planförslag för dessa områden har anpassning dock skett för att undvika exploatering av områdets högsta naturvärdena. I Kvistaområdet pekar planen ut ett större område för utveckling av ett nytt friluftsområde vilket också är positivt för bevarande av naturmiljöer. I Kvistaområdet tas områden av huvudsakligen naturvärdesklass 3 i anspråk men bebyggelseutveckling och nya vägkopplingar anges också i direkt anslutning till områden av naturvärdesklass 2. Områden av både naturvärdesklass 2 och 3 har undantagits från bebyggelseutveckling vilket är positivt. Att anlägga bebyggelse kring vissa områden kan dock medföra att spridning mellan områdena försvåras och att områden isoleras. Genom att ta i anspråk naturområden eller genom att skapa barriärer mellan naturområden kan lokala habitat och födosöksmöjligheter minska vilket innebär att den biologiska mångfalden lokalt kan påverkas. Biologisk mångfald är en förutsättning för många naturliga processer som till exempel resiliens mot framtida klimatförändringar. Resiliens är naturens förmåga att anpassa och återhämta sig efter en störning eller förändring, vilket förbättras genom en hög biologisk mångfald där arter kan överta varandras funktioner. I efterföljande arbete behöver varje enskilt utvecklings-/utbyggnadsområde, i både lokal och regional skala, studeras vidare för att förstå naturens betydelse som lokala habitat och länkar i större samband. Detta för att undvika negativa konsekvenser för biologisk mångfald. I utvecklingsområden som är belägna inom eller i närheten av områden med naturvärden är det av extra vikt att tillse att planeringsinriktningarna efterlevs, till exempel att grönkompensationsåtgärder vidtas.

I planförslaget framgår att Görvälnkilen ska värnas och om Bro ska växa på ett hållbart sätt bör det inte ske på bekostnad av grönkilen. I linje med detta föreslås i planen ingen bebyggelse eller utveckling inom Görvälnkilen. Detta är positivt med avseende på den regionala grönstrukturen. I den sydvästra delen av planområdet planeras dock utvecklingsområden inom viktiga spridningssamband som idag delvis pekas ut som svaga. Ett svagt samband sträcker sig bland annat mellan två områden som ingår i Görvälnkilen. Bebyggelse i ett redan svagt samband kan innebära ytterligare en barriär vilket kan medföra konsekvenser för den lokala och regionala grönstrukturen.

Vid exploatering i anslutning till viktiga spridningssamband bör, i efterföljande planering, extra hänsyn tas till hur dess lokala och regionala värden kan bibehållas, stärkas och utvecklas.

5.1.4. Hälsa och säkerhet

Hälsa och säkerhet är vida begrepp som kan omfatta flera olika perspektiv. I detta avsnitt beskrivs buller, utsläpp till luft samt risker med till exempel transporter av farligt gods, förorenade områden och verksamheter som hanterar farliga ämnen. Buller, utsläpp till luft och risker kan samtliga påverka människors hälsa och säkerhet.

Bedömningsgrunder och förutsättningar

Hållbarhetskriterier:

Miljöer som främjar god folkhälsa



Miljökvalitetsnormer för luft syftar bland annat till att skydda människors hälsa och miljön. Miljökvalitetsnormer för luft regleras i luftkvalitetsförordningen (2010:477). Generellt är det svårast att klara normerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid i täta stadsmiljöer. De största bidraget till luftföroreningar i Upplands-Bro kommun är trafiken. Även uppvärmning och industrier bidrar till luftföroreningar. I Upplands-Bro kommun är halterna av luftföroreningar i allmänhet låga och miljökvalitetsnormerna för luft överskrids inte. De högsta halterna av partiklar och kvävedioxider finns längs med E18.

Genom planområdet passerar Mälarbanan och E18 vilka båda är primära transportleder för farligt gods. Även ett antal sekundära transportleder för farligt gods finns i Bro, väg 269, väg 840 mellan E18 och Enköpingsvägen och Enköpingsvägen. Länsstyrelsen har tagit fram rekommendationer för planläggning intill transportleder med farligt gods. Där rekommenderas bland annat att 25 m bör lämnas byggnadsfritt närmast transportleden. I samband med nya exploateringar har samhällsbyggnadskontoret sett över kommunens vägar utifrån vilka som är mest lämpade för transporter med farligt gods. Ur trafiksäkerhetssynvinkel såväl som för riskerna för transporter med farligt gods är det bäst om dessa transporter i största möjliga mån sker utanför tättbebyggt område och med kortast möjliga färdväg. Med detta som bakgrund framkom att Enköpingsvägen genom centrala Bro bör utgå som rekommenderad väg för transporter av farligt gods. Kommunen har därefter (år 2017) skickat in en begäran om ändring av rekommenderade vägar för transport av farligt gods, bl.a. gällande Enköpingsvägen (mellan väg 840 och Kockbackavägen). Länsstyrelsen har ännu inte svarat på detta.

Huvudkällorna till buller inom kommunen kommer från biltrafiken på E18 och tågtrafiken kopplat till Mälarbanan. Enligt en bullerkartläggning från 2016 överskrids de riktvärden som finns för ekvivalent och maximal ljudnivå längs med vissa sträckor av Enköpingsvägen samt längs vissa lokalgator som Köpmanvägen. (Norconsult, 2016) Även bullernivåerna längs med Mälarbanan och E18 överskrids delvis. (Trafikverket, 2016)

Inom Bro finns ett antal farliga verksamheter som kan medföra risk för omgivningen, det handlar främst om drivmedelstationer (bland annat längs med Enköpingsvägen och väg 269), energianläggningar, områden med förorenad mark (framförallt i Skällsta och längs väg 840) och Högbytorps avfallsanläggning, som är en verksamhet med förhöjd risk för främst brand eller utsläpp av föroreningar.

Konsekvenser

Planförslaget medför förtätning och bebyggelse längs med vägar/järnväg vilket kan påverka möjligheten att skapa hälsosamma ute- och boendemiljöer (kopplat till buller, utsläpp till luft och risk). Det finns i planförslaget inga planeringsinriktningar kopplade till att skapa hälsosamma ute- och boendemiljöer (kopplat till buller, utsläpp till luft och risk). Planeringsinriktningar gällande detta finns dock i ÖP 2010 (kap 9 Hälsa och säkerhet), vilket gäller parallellt med FÖP:en. Att planeringsinriktningar gällande buller, luftkvalitet och risk finns i ÖP 2010, finns förtydligat i planförslaget. Planförslaget tillsammans med ÖP 2010 bedöms därmed ge förutsättningar att främja god folkhälsa och skapa hälsosamma ute- och boendemiljöer (kopplat till buller, utsläpp till luft och risk). Det är dock viktigt att det i efterföljande planering säkerställs att goda boendemiljöer skapas.

I stort innebär förtätning i kollektivtrafiknära lägen att utsläpp till luft och buller från vägtrafik kan minska. Detta som ett resultat av att förutsättningar skapas för att fler människor ska resa kollektivt. Till detta tillkommer att planförslaget har stort fokus och planeringsinriktningar på att utveckla hela stationsområdet för att kollektivtrafiken ska fungera och vara attraktiv. Ytor reserveras för både utveckling av bussterminal, nytt vändspår för pendeltåget samt infartsparkering för både bil och cykel. Detta medför att förutsättningarna för att använda sig av dessa transportslag ökar. Planförslaget lyfter också vikten av att skapa möjligheter för ett utbyggt och ihopkopplat cykelnät inom Bro och även till målpunkter utanför Bro, t.ex. Brunna. Om förutsättningarna att välja kollektivtrafik eller cykel ökar kan det i längden medföra att utsläpp till luft och att buller från vägtrafik kan minska.

Exploatering och en ökad befolkning innebär dock generellt att trafikflödena ökar. Det visar också kommunens trafiknätsanalys (ÅF, 2019). Ökad trafik kan, tillsammans med förtätning längs med till exempel Enköpingsvägen och Mälarbanan, innebära att fler människor utsätts för buller, risk (kopplat till transporter av farligt gods) och utsläpp till luft (tätare gaturum med risk för sämre genomluftning). Vid förtätning i centrumnära lägen och längs med större vägar och järnvägar bör frågor gällande risk, buller och luft särskilt ses över. Detsamma gäller i områden där planerad bebyggelseutveckling sammanfaller med risken för förorenad mark. I sådana fall behövs det i efterföljande planering säkerställas att marken uppfyller de krav på föroreningsnivåer som finns för aktuell markanvändning.

I planförslaget anges att Enköpingsvägen bör bli mer av en stadsgata med bland annat förtätning och fler övergångsställen. Detta skulle i så fall kunna leda till lägre hastigheter och därmed lägre ljudnivåer längs med Enköpingsvägen. Om vägen i framtiden dessutom inte är en transportled för farligt gods försvinner denna som en riskkälla. Att omdana Enköpingsvägen till en stadsgata skulle därmed innebära positiva konsekvenser med avseende på hälsa och säkerhet kopplat till boendemiljöer längs med Enköpingsvägen. De områden som planeras att utvecklas med verksamheter och industri (till exempel vid Högbytorp och Klövberga) är belägna på relativt långt avstånd från närboende. Hänsyn behöver dock tas till eventuella närboende för att inte utsätta dessa för höga ljudnivåer, utsläpp till luft eller risker.

För beskrivning av folkhälsa kopplat till närrekreation, friluftsliv, aktiviteter med mera hänvisas till avsnitt nedan.

5.2. Social hållbarhet

5.2.1. Folkhälsa

I detta avsnitt beskrivs konsekvenser för folkhälsa kopplat till tillgänglighet till friluftsliv och rekreation, möjligheter till närrekreation och fysisk aktivitet samt möjligheten till att gå och cykla.

Bedömningsgrunder och förutsättningar

Hållbarhetskriterier:

Miljöer som främjar god folkhälsa
Rik och tillgänglig natur- och kulturmiljö



Bro har många tätortsnära grönytor av olika karaktär, allt från skogsområden och gröna promenadvägar till gräsmattor och planteringar. Ytorna används i olika hög grad för rekreation och lek. I södra delen av Bro finns tillgång till rekreation längs med Mälaren som är, som nämnts tidigare, av riksintresse enligt 4 kap 1,2 §§ miljöbalken (Mälaren med öar och strandområden). Området är av riksintresse med hänsyn till dess natur- och kulturvärden och inom området ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas. Mälaren omfattas av utökat strandskydd om 300 m.[1]

För att identifiera behov av friytor och målpunkter i den offentliga miljön och lämpliga lokaliseringar för nya, har kommunen analyserat och kartlagt boendetäthet och tillgång till kvaliteter inom kommunen (Upplands-Bro kommun, 2019c). Kartläggningen av friytor innefattar torg, grönytor och naturområden på allmänna platser. Då forskning på bostadsnära natur har visat att 300 meter är en maxgräns för hur långt personer är beredda att gå till grönområden som ska användas vardagligt (Boverket, 2007), har kartläggningen av friytor utgått från hur stor andel friyta som nås inom en radie på 300 meter från startpunkter placerade med 10 meters mellanrum inom tätortsavgränsningen.

Resultatet visar att det finns en viss ojämn fördelning av tillgången till bostadsnära friytor i Bro och det finns ett samband mellan boendetäthet och tillgången till friytor. I områdena Råby och Finnsta, som har en högre boendetäthet än övriga Bro, är mängden friyta per person mindre. I övriga delar av Bro är tillgången till friyta relativt jämnt fördelad, på samma sätt som boendetätheten.

Analyserna av tillgång till målpunkter för rekreation, lek och park visar att det i majoriteten av bostadsområdena i Bro inte är längre än 1 kilometer att gå till någon typ av rekreationsyta eller park. I en relativt stor del överskrider avståndet inte 300 meter.

[1] Beslutet om utökat strandskydd är överklagat av kommunen och ligger hos regeringen.

Upplands-Bro kommun har högre ohälsotal än nästan alla grannkommuner och Stockholms stad. I Bro är det Bro centrum, gamla Bro och delar av Råby och Finnsta som har flest ohälsodagar per person och år (2016). Statistiken berättar inte varför vissa områden har fler ohälsodagar, däremot visar forskning att det finns ett tydligt samband mellan fysisk aktivitet, hälsa och välbefinnande (Upplands-Bro kommun 2019b). Även om det finns skillnader mellan områden, hittar man den största skillnaden i ohälsodagar mellan kvinnor och män. Kvinnor har ett större antal ohälsodagar per år jämfört med män.

Konsekvenser

Planförslaget med planeringsinriktningar bedöms ge förutsättningar att uppnå kriterierna *Tillgänglig natur- och kulturmiljö* samt *Miljöer som främjar god folkhälsa*. I det efterföljande planeringsarbetet är det viktigt att följa upp tillgången till närrekreation samt att skapa förutsättningar för fysisk aktivitet som lockar flera olika målgrupper.

Planförslaget pekar på att utveckla möjligheten att gå och cykla i kommunen genom att bland annat bygga ut och knyta ihop cykelnätet i Bro samt genom stärkta och ökade antal kopplingar mellan olika målpunkter. Dessutom ska orienterbarheten längs med gång- och cykelstråk öka. Vidare ska stråk med rekreationskvaliteter skapas, befintliga stråk ska kompletteras med nya målpunkter och kopplingar till kommunens vatten ska skapas. En planeringsinriktning lyder: *Ta vara på värdet av att Upplands-Bro är en ö i Mälaren och öka möjligheterna till bad- och båtliv i Bro.* Vidare anges att tillgängligheten till Mälaren, sjöarna och naturområdena ska ökas.

Genom att skapa fler gång- och cykelstråk och öka kvaliteten på befintliga främjas människors möjlighet att röra sig i vardagen. Det blir mer attraktivt och lätt att välja gång- och cykel framför bil vilket är positivt för folkhälsan. Folkhälsan gynnas även av en ökad tillgänglighet till kommunens naturområden, vatten samt strand och områden längs Mälaren. Att kunna ta sig lätt till natur- och vattenområden kan medföra att känslan av välbefinnande och lugn ökar. I de fall områden för utveckling planeras i närheten av natur behöver det säkerställas att det fortfarande är möjligt att ta sig ut i naturen, som exempel kan nämnas området mellan Jurstagårdsvägen och Rösaringsvägen (Kvistaområdet). I Kvistaområdet pekar planen dock ut ett större område för utveckling av ett nytt friluftsområde, vilket ökar möjligheten till att ta sig ut i naturen. Då planen inte medger någon bebyggelseutveckling i direkt anslutning till Mälaren men medger ökad tillgänglighet till Mälaren bedöms påverkan på det rörliga friluftslivet med avseende på riksintresseområdet Mälaren med sjöar och strandområden vara positiv. Planen bedöms inte begränsa det rörliga friluftslivet, snarare tvärtom. Fler bedöms kunna ta del av vad Mälaren har att erbjuda då planen syftar till att tillgängliggöra Mälaren och dess stränder.

Planförslaget innebär förtätning vilket innebär att ytor som idag används för närrekreation, till exempel mindre grönområden och ytor för spontanidrott-/lek, riskerar att tas i anspråk. Detta kan i sin tur medföra att avstånden till närrekreation blir längre vilket kan minska den för hälsan viktiga vardagsmotionen. Ytor som kan betraktas som outnyttjade kan ha stor betydelse för lek och spontanidrott för barn och ungdomar. God tillgång till grönska och grönytor har betydelse ur hälsosynpunkt och studier från bland annat Lantbruksuniversitetet i Alnarp har visat att personer som bor

nära ett grönområde använder det oftare, och mer sällan lider av besvär relaterade till stress (Malmö stad, 2012). Motivationen till fysisk aktivitet ökar ju lättillgängligare det är.

Utifrån ett barnperspektiv är god kollektivtrafikförsörjning, tillgång till park- och naturmark och trygga gång- och cykelvägar inom tätorterna viktiga, så att en god miljö för barnen säkras under såväl dagtid som fritid. Barn behöver park- och lekytor som är väl integrerade i bostadsbebyggelsen och som kan nås av barnen via säkra gång- och cykelvägar.

Betydelsen av bostadsnära grönstruktur och rekreation ökar vid en intensifierad exploatering. Planförslaget trycker därför på att de förtätningar som görs ska innebära något positivt för Broborna, och att kvaliteten på närliggande grönytor ska höjas vid förtätningsprojekt. Detta är också en av planeringsinriktningarna. Genom att se till att ytor för närrekreation finns lättillgängliga och att dess upplevelsevärden förstärks kan vardagsmotionen främjas vilket är positivt för folkhälsan. Planförslaget anger också att de tätortsnära idrotts- och rekreationsområdena Råbyskogen, Bro IP och Hällkana ska utvecklas. Detta påtalas inom ramen för en planeringsinriktning som anger att *kommunen ska använda fysisk planering för att stärka folkhälsan*. Att uttrycka detta i en planeringsinriktning och att skapa möjligheter till idrott och rekreation inom flera delar av Bro bedöms främja folkhälsan. Genom att utveckla området öster om Bro IP kommer Bro IP att ligga mer centralt och bli mer lättillgängligt för fler av Bros invånare. Utöver ovanstående anger planen att delar av Kvistaområdet ska utvecklas till ett nytt friluftsområde med motionsspår, terrängspår och andra möjligheter till friluftsaktiviteter, detta ökar ytterligare möjligheterna till att aktivera sig, vilket är positivt för folkhälsan. För att nå så många invånare som möjligt är det viktigt att skapa möjligheter för olika aktiviteter som kan locka flera målgrupper. Detta ligger i linje med den planeringsinriktning som anger att Bro IP ska utvecklas som en gemensam mötesplats för personer i alla åldrar med fler ytor och funktioner.

Planförslaget anger att Bro ska vara en småstad. Detta kräver en funktionsblandning (bostäder, arbetsplatser och service) i de centrala delarna av Bro. En större blandning av olika funktioner kan medföra förutsättningar för kortare avstånd mellan bostad, arbete och vardagsservice. Enligt forskning innebär den täta staden med små avstånd till viktiga destinationer en stödjande miljö för ett aktivt liv (Malmö stad, 2012). Människor som bor i områden med hög täthet promenerar mer till utbud och service. Korta avstånd främjar även användandet av cykel. Genom att främja gång och användandet av cykel skapas möjligheter till lättillgänglig vardagsmotion och rekreation vilket kan bidra till positiva effekter för hälsan, med till exempel lägre risk för fetma eller att utveckla högt blodtryck.

5.2.2. *Boendemiljö och trygghet*

Bedömningsgrunder och förutsättningar

Hållbarhetskriterier:

En blandning av boende och funktioner
Ökad sammanhållning inom och mellan tätorterna
Jämlik tillgång till utemiljöer och offentliga rum



Bro tätort är präglat av miljonprogramstidens planeringsideal, med en tydlig uppdelning mellan arbetsområden, bostadsområden och centrum.

Bro torg är idag ett utomhustorg med ett mindre antal affärer och restauranger, och i direkt anslutning ligger också Brohuset med bibliotek och simhall. Torget ligger cirka en kilometer från stationen, men med närhet till många bostadsområden av olika karaktär och täthet.

Hur trygghet definieras beror på vem som tillfrågas och i vilket sammanhang. Det finns några gemensamma kännetecken för platser som upplevs som trygga. De är platser som går att överblicka, ger kontakt med omgivningen, är befolkade, går att orientera sig i, blandar vägar och bebyggelse och är välskötta. (Boverket, 2010)

Att bygga och forma trygga miljöer för alla innebär att stadsmiljön ska vara tillgänglig. Blir staden tillgänglig för personer med funktionsnedsättning av olika slag stärks tryggheten sannolikt också för andra. Likaså innebär åtgärder som medför att fler kvinnor tar del i det offentliga rummet en ökad trygghet generellt för alla människor som rör sig där. (Boverket, 2010)

Samhällsplaneringen ska ge samma möjligheter till sociala och fysiska aktiviteter för invånarna oavsett kön, dag som kvällstid och under flera årstider. Det innebär att den fysiska miljön måste ha en mångfald. Planering och utformning kan möjliggöra en flexibel användning av stadens miljöer, som skolgårdar, mötesplatser och idrottsanläggningar. Tillgängligheten till anläggningar och miljöer för aktiviteter är väsentligt för att skapa samma förutsättningar för alla att delta i aktiviteter. (Boverket, 2010)

Konsekvenser

Planförslaget bedöms medföra positiva konsekvenser med avseende på boendemiljö och trygghet. Planeringsinriktningen om att använda fysisk planering för att utveckla Bro till ett mer sammanhållet, tryggt och jämlikt samhälle med småstadsprägel är ett exempel på att stort fokus ligger på dessa frågor i planförslaget.

Planförslaget och planeringsinriktningarna skapar förutsättningar för ett varierat bostadsutbud och funktionsblandning, vilket ligger i linje med hållbarhetskriteriet *En blandning av boende och funktioner.* Detta tydliggörs i planeringsinriktningen om att eftersträva en blandning av olika hustyper och upplåtelseformer.

Planförslaget bedöms också ge förutsättningar för att skapa attraktiva miljöer och målpunkter inom tätorten vilket ligger i linje med hållbarhetskriteriet *Ökad sammanhållning inom och mellan tätorterna.* Planeringsinriktningar som kan bidra till sammanhållning är t ex att binda samman bebyggelse med gemensam odling och att stationsområdet ska utvecklas som

mötesplats och knutpunkt. Dock bedöms inte planförslaget i någon större utsträckning påverka sammanhållningen mellan tätorterna Bro och Kungsängen, även om förstärkt cykelstråk mellan Bro och Brunna samt utpekandet av nytt vändspår för tätare pendeltågstrafik vilket ger bättre förutsättningar för resande mellan tätorterna. Om sammanhållning mellan tätorterna ska skapas krävs att någon unik verksamhet eller anläggning tillkommer i Bro, detta för att locka besökare från Kungsängen.

Det finns fler delar i planförslaget som bidrar till *Jämlik tillgång till offentliga rummet,* till exempel säkrare och tryggare koppling mellan torget och stationen och förbättrad kollektivtrafik. I planförslaget lyfts barnperspektivet fram i planeringsinriktning om att synliggöra de små barnens plats på torget genom fler lekytor för mindre barn samt i utveckling av grönområdet runt Sätrabäcken och vid Härnevi bollplan för rekreation och lek. Vidare ska Bro IP utvecklas som en gemensam mötesplats för personer i alla åldrar med fler ytor och funktioner.

I planförslaget pekas på vikten av att bygga ihop tätorten för att skapa mer liv och rörelse. Det finns planeringsinriktningar om att höja kvaliteten på grönområden och offentliga rum i samband med förtätning med bostäder och arbetsplatser vilket ger förutsättningar för att öka tryggheten och boendemiljön även i befintligt bestånd.

Bro ska utvecklas i riktning mot småstad, det vill säga att i Bro ska det finnas både arbetsplatser, service och bostäder. Bro torg ska utvecklas till en trygg mötesplats genom att tillföra nya bostäder och lokaler, utveckla de offentliga rummen och aktivera ytorna runt omkring torget. Vuxennärvaron i centrum med ska ökas genom fler arbetsplatser. Torget ska bli tryggare genom högre kvalitet på utemiljön och genom att skapa mer liv och rörelser kvällstid, samt vara en plats tillgänglig för alla. Enköpingsvägen ska överbryggas som barriär för att stärka kopplingen mellan torget och stationen.

5.2.3. Kulturmiljö

Bedömningsgrunder och förutsättningar

Hållbarhetskriterier:

Rik och tillgänglig natur och kulturmiljö
Ett utvecklat samspel mellan landsbygd och tätort



I Bro är landsbygden närvarande både visuellt och mätt i avstånd. Bro har många värdefulla kvaliteter i form av tätortsnära natur, kulturhistoriska byggnader och platser och närhet till Mälaren och Lejondalssjön. Dessa upplevs dock inte alltid som kvaliteter eftersom tillgängligheten är begränsad på olika sätt. Det kan handla om att gång- och cykelvägar saknas eller att kulturhistoriska platser och tätortsnära natur inte förvaltas eller utvecklas.

Inom kommunen finns tre områden av riksintresse enligt 3 kap 6§ Miljöbalken varav området Låssa ligger i anslutning till tätorten Bro. Tidigare fanns även riksintresset Bro men beslut har tagits om att området inte längre är av riksintresse (Riksantikvarieämbetet, 2020). Skäl till beslutet är att fornlämningsområdets koppling till den senare säteribildningen och omgivande odlingslandskap har försvagats genom landskapets omvandling till golfbana med olika tillägg, vilket har inneburit att riksintressets värdebärande egenskaper och uttryck har skadats på ett varaktigt och irreversibelt sätt. Motsvarande kulturhistoriska värden representeras bättre i andra riksintressen. I det fördjupade kulturmiljöprogrammet för Upplands-Bro kommun (Stockholms Läns museum, 2001) finns området Bro kyrka – Brogård beskrivet vilket omfattar hela det tidigare riksintresseområdet. I ÖP 2010 är däremot endast den sydvästra delen av det tidigare riksintresseområdet utpekat som lokalt kulturmiljöintresse (Brogård-Fiskartorp).

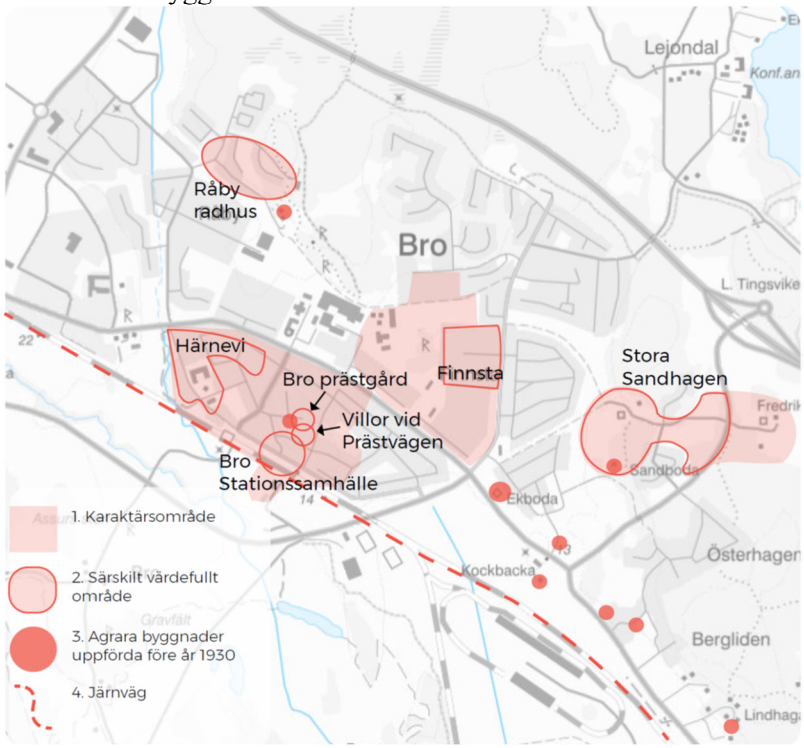
Riksintresset Låssa är en centralbygd i viktig korsning mellan norra mälarvägen och den forna vattenleden Birka-Uppsala, med unik fornlämningsmiljö på och kring ett åskrön som visar på en omfattande bosättning från bronsåldern till vikingatid. Det öppna, sammanhängande odlingslandskapet i de lägre landskapspartierna, med inslag av herrgårdar, bosättningsmönster som har kontinuitet ner i den yngre järnåldern och Låssa medeltidskyrka. Riksintresset Låssa ligger utanför tätortsavgränsningen.

Utöver det lokala kulturmiljöintresset Brogård-Fiskartorp ligger också Önsta och Kvistaberg delvis inom tätortsavgränsningen. (ÖP 2010)

I plan och bygglagen framgår att utformning av bebyggelse och byggnadsverk ska placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till natur- och kulturvärdena på platsen, samt att kulturhistoriska värden ska skyddas. En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas.

I samband med arbetet med FÖP:en för Bro har en kulturmiljöinventering tagits fram (WSP, 2019a).
Figur 7 visar kulturmiljöer som identifierats i Bro. De rosa fälten representerar så kallade karaktärsområden där särskild hänsyn behöver tas till kravet om varsamhet. De röda inringade områdena utgör särskilt värdefulla bebyggelseområden. Dessa bedöms ha kulturhistoriska värden som motiverar att förbud mot förvanskning bör råda inom dessa. Röda punkter är identifierade enskilda

byggnader som uppförts före 1930-talet och representerar en äldre och mer agrar byggnadstradition. Dessa utgör en mycket liten andel i tätortens bebyggelsebestånd.



Figur 7. Schematisk bild över kulturmiljöer identifierade i Bro (WSP, 2019a).

Konsekvenser

Bedömningen är att planförslaget och planeringsinriktningarna skapar förutsättningar för att tillgängliggöra kulturvärden. I plankartan har skyddsvärda kulturmiljöer synliggjorts och planeringsinriktning finns om att stationsområdets värdefulla kulturmiljöer ska tillvaratas. Planförslaget bedöms bidrar positivt till hållbarhetskriteriet *Rik och tillgänglig natur- och kulturmiljö*.

Planförslaget innebär att delar av jordbruksmarken inom tätorten tas i anspråk medan andra delar bevaras. Det finns en planeringsinriktning om att utveckla entréerna från landsbygden till Bro för gång, cykel och bil vilket är i linje med hållbarhetskriteriet om *Ett utvecklat samspel mellan landsbygd och tätort.*

I planförslaget finns planeringsinriktningar om att tillgängliggöra områdena vid Mälaren och att utveckla attraktiva och lättillgängliga utflyktsmål. Dessa planeringsinriktningar är positiva ur kulturmiljösynpunkt eftersom de bidrar till att tillgängliggöra och utveckla kulturhistoriska miljöer.

I planförslaget ingår att utveckla områden inom eller i anslutning till kulturmiljöer som pekats ut i den senaste kulturmiljöinventeringen (WSP, 2019a), är av lokalt intresse. Särskilt värdefulla kulturmiljöer har utpekats ut i plankartan i anslutning till Bro stationsområde och Sandhagen. I dessa områden planeras ny bebyggelse i anslutning till värdefull kulturmiljö varför det är av särskild vikt att kulturmiljöintressena synliggjorts i dessa områden.

Genom planförslaget utökas tätortgränsen något söder om Ginnlögs väg för att införliva två mindre pågående detaljplaner i tätorten. Resten av området föreslås ligga kvar utanför tätortsgränsen, och pekas alltså inte ut för bebyggelse. Området söder om Ginnlögs väg ingår i området Bro kyrka – Brogård som finns beskrivet i det fördjupade kulturmiljöprogrammet men utanför det lokala kulturmiljöintresset Brogård-Fiskartorp. Det centrala delarna i

området är fornlämningsmiljöerna kring Bro kyrka med gravfält och storhögar med bland annat den s.k. Assurs hög samt Assurstenens runristning. En del i kulturmiljövärdet är också utblickar från kyrkan mot omgivande odlingslandskap. Utvidgningen av tätortsgränsen söder om Ginnlögs väg innebär visst intrång i odlingslandskapet men med hänsyn till att intrånget är av begränsad omfattning och sker på avstånd från kyrkan bedöms detta inte medföra betydande konsekvenser.

Planförslaget innebär att delar av jordbruksmarken inom tätortsavgränsningen tas i anspråk, till exempel vid Kockbacka där skola, småskalig service, idrott och dagvattenhantering föreslås och i Klövberga där verksamhetsområde planeras. Norr om Kockbacka vägen föreslås bostäder i jordbrukslandskap. Mellan Enköpingsvägen och järnvägen finns dock ett område som i plankartan pekas ut som tätortsnära jordbruk vilket kommer att bevaras som jordbruksmark.

Utbyggnad av ny bebyggelse och vägar kan påverka kulturmiljöer negativt genom att avläsbarheten i det kulturhistoriska landskapet eller värden i kulturhistoriskt värdefulla områden minskar, till exempel då jordbruksmark tas i anspråk eller genom dominans av ny bebyggelse (t ex i stationsområdet, söder Ginnlögs väg och Sandhagen). Det är därför viktigt att i tidigt skede klargöra miljöns möjlighet att ta emot nya inslag utan att dess kulturhistoriska karaktär eller värde påtagligt förändras.

I det senaste kulturmiljöinventeringen (WSP, 2019a) ges ett antal råd och riktlinjer om hänsynstaganden till kulturlandskapet, kulturhistoriskt värdefulla byggnader och karaktärsområden vid exploatering vilka kan tjäna som vägledning i fortsatt planarbete.

5.3. Ekonomisk hållbarhet

5.3.1. Arbetsmarknad och näringsliv

Bedömningsgrunder och förutsättningar

Hållbarhetskriterier:

Goda förutsättningar att bo och försörja sig

Möjligheter för näringslivet att växa och utvecklas



Inom Upplands-Bro kommun finns flest arbetstillfällen inom transporter, offentlig förvaltning, vård, omsorg och utbildning. Kommunens viktigaste branscher omfattar handel och kommunikation, verksamheter inom personliga tjänster (inklusive finansverksamhet), viss tillverkningsindustri och byggverksamhet. Till de stora arbetsgivarna inom kommunen hör bland annat COOP Distribution och Logistik, Ragn-Sells, Försvarsmakten, Regionen samt Upplands-Bro kommun.

Det sker en stor arbetspendling över kommungränsen i båda riktningarna. Inpendlingen har ökat mera än utpendlingen. År 2015 var det dubbelt så många utpendlare (8 668) jämfört med de som bor och arbetar i kommunen (3 789). Antalet inpendlare var nästan 5 000.

Upplands-Bro har en förhållandevis svag handelssektor jämfört med andra kommuner. Förklaringar till detta står att finna i starka handelsplatser i grannkommunerna Järfälla och Håbo.

I Bro är förvärvsfrekvensen hög i många områden samtidigt som det finns fler områden med låg förvärvsfrekvens, mindre än 65 procent, i Bro än i Kungsängen. Lägst förvärvsfrekvens är det i delar av Råby och Finnsta i Bro. (Upplands-Bro kommun, 2019b)

När det gäller turism och besöksnäring så finns välbesökta områden kring Mälaren, golfbanor samt etablerade kurs- och konferensgårdar vilka är en viktig del av besöksnäringen och ett värdefullt komplement till företagen i kommunen.

I Bro finns, utöver Bro centrum, en handelsplats i Skällsta. Handeln i Bro centrum består till största delen av mindre dagligvaruhandel med lokal inriktning och utbudet riktar sig främst till boende i Bro tätort och närliggande områden. De externa handelsplatserna är de lokala centrumens största konkurrenter om kunderna, samtidigt som de innebär att det totala utbudet inom kommunen blir större och mer varierat.

Konsekvenser

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget med planeringsinriktningar ge förutsättningar att uppnå kriterierna *Goda förutsättningar att bo och försörja sig* samt *Möjligheter för näringslivet att växa och utvecklas.* Planförslaget bedöms ge positiva effekter på antalet arbetstillfällen i kommunen, möjligheten för arbetspendling samt på mångfalden på arbetsmarknaden. Detta bedöms långsiktigt gynna den kommunala ekonomin.

Attraktiva stadsmiljöer och offentliga rum är viktiga för näringslivets utveckling. Planförslaget innebär förtätning samt är inriktat på att blanda bostäder med arbetsplatser och service. Förtätning och ett ökat invånarantal ger ökat underlag för service, och på så sätt kan fler arbetstillfällen skapas. Även funktionsblandning kan skapa fler arbetstillfällen i kommunen och ge fler människor möjlighet att försörja sig själva.

Planförslaget har, som nämnts tidigare, ett stort fokus och ett flertal planeringsinriktningar gällande att utveckla hela stationsområdet. Detta för att kollektivtrafiken ska fungera och vara attraktiv. Ytor reserveras för både utveckling av bussterminal, nytt vändspår för pendeltåget samt infartsparkering för både bil och cykel. En attraktivare kollektivtrafik ger grund för en större variation, förbättrad tillgänglighet och stärkta förutsättningar för regional arbetspendling. Genom stärkt kollektivtrafik kan Bro i högre grad attrahera företag, service och verksamheter och skapa ett mer varierat näringsliv, vilket kan gynna arbetsmarknaden inom Bro. Planförslaget uttrycker också vikten av att bygga ut och utveckla cykelnätet inom Bro och till närliggande områden som t.ex. Brunna. Utvecklade cykelstråk är positivt för arbetskraft och försörjning. Detta genom att arbetsplatsområden kan locka arbetskraft till sig då de blir mer lättillgängliga även för de som cyklar.

En utvecklad kollektivtrafik med till exempel ökad turtäthet för pendeltågen i Bro, kan stärka kopplingen till Storstockholms arbetsmarknad. Detta kan medföra högre förvärvsfrekvens.

Genom planförslaget vill kommunen ha ett varierat utbud för service och handel. Ett levande Bro centrum skapar liv och rörelse och ökar tryggheten, ger arbetstillfällen och tillgång till efterfrågad service. En attraktiv torgmiljö ökar attraktiviteten hos orten i stort, och kan bidra till att människor söker sig till kommunen för att bo och arbeta. Planen skapar möjligheter för utveckling av torget och

tydliggör också barnperspektivet vilket är positivt, detta kan medföra att fler vill uppehålla sig och stanna kvar i centrum, vilket gynnar det lokala näringslivet och ekonomin. En förtätning med bostäder i centrum längs med Enköpingsvägen och Köpmanvägen skulle också ge ett ökat underlag för service, och vara en möjlighet att stärka attraktiviteten och Bro torg som centrum. Utöver att utveckla Bro centrum pekas även den större handelsplatsen Skällsta ut i planförslaget. Skällsta ska fortsätta att vara kommunens nav för sällanköpshandel och volymhandel. Detta för att det inom kommunen ska finnas variation och större utbud.

Befintliga områden för verksamheter och industri ska bibehållas och även utvecklas, till exempel runt Klövberga och Högbytorp. Detta är viktigt, dels för att behålla större befintliga verksamhetsutövare och arbetsgivare inom Bro, dels för att attrahera nya verksamheter.

Bro har många värdefulla kvaliteter i form av tätortsnära natur, kulturhistoriska byggnader och platser och närhet till Mälaren och Lejondalssjön. Planförslaget anger att målpunkterna ska utvecklas och att möjligheten att ta sig till målpunkter ska stärkas. Ett flertal planeringsinriktningar anger också vikten av att utveckla och öka tillgängligheten till områden för rekreation och friluftsliv. Utöver detta lyfts entréerna till tätorten fram och att dessa ska utvecklas. För de som besöker Bro för första gången är entréerna det första intrycket man får av Bro som plats. För att stärka Bros identitet som en småstad nära storstaden behöver entréerna utveckla på ett medvetet sätt. Genom att utveckla och öka tillgängligheten till lokala målpunkter samt att stärka entréerna till Bro kan fler lockas till att bosätta sig, besöka och att återvända till Bro som besöksmål. Detta kan medföra att det lokala näringslivet blir mer robustare och att servicen kan öka inom olika delar av Bro. Detta medför positiva konsekvenser för näringslivet inom Bro.

5.3.2. *Befolkning och bostadsmarknad*

Bedömningsgrunder och förutsättningar

Hållbarhetskriterier:

Goda förutsättningar att bo och försörja sig



I Bro är bebyggelsen utspridd över en stor yta. I Bro syns ett geografiskt mönster där boendetätheten är hög i områdena med flerbostadshus norr om Enköpingsvägen runt centrum och att boendetätheten blir lägre längre ut från centrum. (Upplands-Bro kommun, 2019c). Hyresrätter är koncentrerade till områden norr om Enköpingsvägen.

Bros styrka är att orten kombinerar småstadens småskalighet, arkitektur och närhet till natur och landsbygd med ett gott pendlarläge till Stockholm. Bro behöver dock förstärkning för att bli en tryggare och mer attraktiv plats att bo på.

Konsekvenser
Planförslaget med planeringsinriktningar bedöms ge förutsättningar att uppnå kriterierna *Goda förutsättningar att bo och försörja sig*.

Planförslaget innebär en stor befolkningstillväxt i Bro. Ny bebyggelse föreslås framför allt genom förtätning. I planförslaget poängteras också behovet av att knyta ihop områden och att utbyggnad ska ske i rätt ordning. En utbyggnadsordning föreslås där utbyggnad ska prioriteras nära kollektivtrafik, teknisk infrastruktur, centrumnoder och service, med syfte att undvika ”satelliter”. I planförslaget finns planeringsinriktningar om att satsa på förtätning och utveckling av befintligt bestånd, att prioritera områden för bostäder som redan finns utpekade för bebyggelseutveckling i översiktsplanen och att orientera nya bostäder mot centrum och stationen. Detta ger goda förutsättningar för en hållbar utveckling genom att befintlig infrastruktur kan nyttjas, bostäder anläggs i kollektivtrafiknära lägen och avstånd kortas inom Bro.

I planförslaget framhålls också att bostäder ska vara prisrimliga, ligga nära kollektivtrafik och service. Bostäder som uppfyller dessa kriterier kommer fortsätta att efterfrågas även vid en nedgång på bostadsmarknaden och ge goda förutsättningar att bo för fler grupper i samhället. I planförslaget finns planeringsinriktningar om att förtätning ska ske så att bebyggelsen blir mer blandad och på ett sätt som gör att Bros måttliga skala behålls och att centrala Bro utvecklas till en småstad. En planeringsinriktning lyder: *Eftersträva en varsam blandning av olika hustyper och upplåtelseformer.* Planen ger en inriktning inför kommande detaljplaner om vilken typ av förtätning som eftersträvas. En blandning av olika hustyper och upplåtelseformer innebär att olika önskemål och behov kopplat till t.ex. storlek, bostadstyp och upplåtelseform kan tillfredsställas. Detta skapar förutsättningar för ett varierat bostadsutbud som kan attrahera olika målgrupper vilket är positivt ur ett ekonomiskt perspektiv. Att bostäder av olika storlek, typ och upplåtelseform tillkommer bör säkerställas i efterföljande planering.

Planförslaget bidrar också till att stärka underlag för service, öka antal arbetsplatser och möjlighet till arbetsplatser samt att öka trygghet, tillgängliggöra och utveckla kvaliteter som till exempel

tätortsnära natur och närhet till Mälaren. Tillgång till service, arbete, trygga miljöer, kultur och fritid påverkar växtkraften och kommunens konkurrenskraft som bostadsort. Sammantaget bedöms planförslaget ge större möjligheter att förverkliga den inflyttningspotential som kommunen har.

5.3.3. Kommunalekonomi och robusthet

Bedömningsgrunder och förutsättningar

Hållbarhetskriterier:

Resurseffektiv markanvändning och utbyggnadsordning
Kostnadseffektiv infrastruktur, lokalförsörjning och service till medborgarna



I Bro är bebyggelsen utspridd över en stor yta. I dag har det lokala vägnätet i Bro god framkomlighet och kapacitet finns också för tillväxt. Förändringar i vägnätet kan trots det vara önskvärda för att få ett mer sammanhållet samhälle och möjliggöra bättre linjedragningar för kollektivtrafik. Med fler kopplingar blir vägnätet också mer robust. Avstånden är inte stora i Bro, men den glesa bebyggelsen och avsaknaden av vissa strategiska kopplingar kan få dem att kännas längre än de är.

Samhällsservice och kommunal service (t ex skolor och förskolor) är koncentrerat till de centrala delarna av Bro.

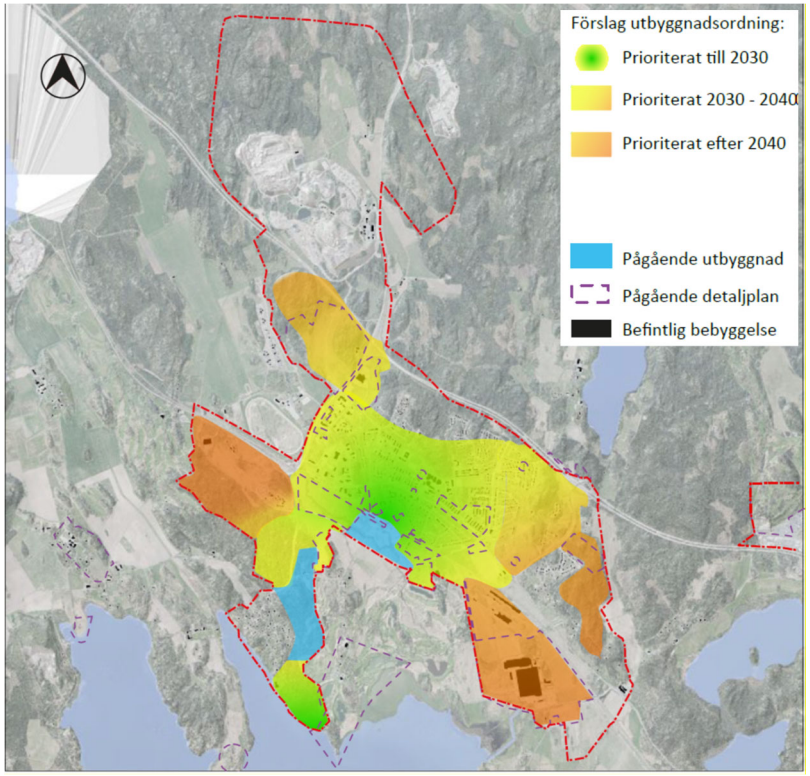
Konsekvenser

Planförslaget bedöms vara i linje med hållbarhetskriterierna om att skapa förutsättningar för en *Resurseffektiv markanvändning och utbyggnadsordning* och en *Kostnadseffektiv infrastruktur, lokalförsörjning och service till medborgarna.*

Planförslaget innebär en stor befolkningstillväxt i Bro. Fler invånare innebär att utöver bostäder behöver infrastruktur, vatten och avlopp, service och skolor med mera byggas ut och underhållas. Planförslagets inriktning på förtätning innebär en relativt kostnadseffektiv lösning då redan befintlig infrastruktur kan tas tillvara, dock kan kostnader uppstå kopplat till exempel flytt av ledningar och ombyggnad av gator. Tätare bebyggelsestrukturer medför större befolkningsunderlag vilket innebär att kollektivtrafik och kommunal service som skolor, kultur- och fritidsanläggningar kan utnyttjas mer kostnadseffektivt. I planförslaget föreslås att fylla byggnader med mer aktiviteter och verksamheter runt Bro torg för att få mer liv och vuxennärvaro under kvällstid för att skapa en tryggare miljö. En sådan åtgärd är också resurseffektiv eftersom samma byggnader kan nyttjas för flera funktioner.

I planförslaget finns ett förslag till utbyggnadsordning, se Figur 8, och en planeringsinriktning om att börja med det som är närmast kollektivtrafik, teknisk infrastruktur, centrumnoder och service. Dessa ställningstaganden är mycket viktiga för att uppnå en resurseffektiv markanvändning och en kostnadseffektiv infrastruktur, lokalförsörjning och service till medborgarna. Ett undantag från den principen utgör Tegelhagen (söderut mot Mälaren), som kräver ny infrastruktur och därmed inte är lika resurseffektiv. Dock finns även en planeringsinriktning om att inte planera för ytterligare stora bebyggelseområden (utöver utpekade i

ÖP) vilket gör att framtida planering förväntas bli mer resurseffektiv.

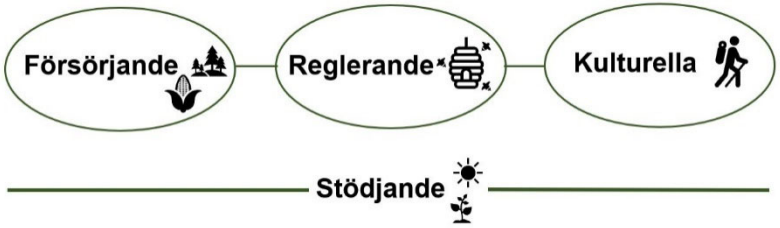


Figur 8. Föreslagen utbyggnadsordning i Bro

6. EKOSYSTEMTJÄNSTER

Bedömningsgrunder och förutsättningar
Ekosystemtjänster kopplar till flera av de miljömässiga och sociala hållbarhetskriterierna och är till stor del invävda i hållbarhetsbedömningar ovan.

Ekosystemtjänster används som begrepp för de nyttor, i form av välfärd och livskvalitet, som människa och samhälle får från naturens arbete. Som nämnts tidigare delas ekosystemtjänster in i fyra olika grupper utifrån vilken funktion de har; producerande, reglerande, kulturella och stödjande. De stödjande utgör grunder för de övriga, exempelvis fotosyntes och bildning av jordmån.



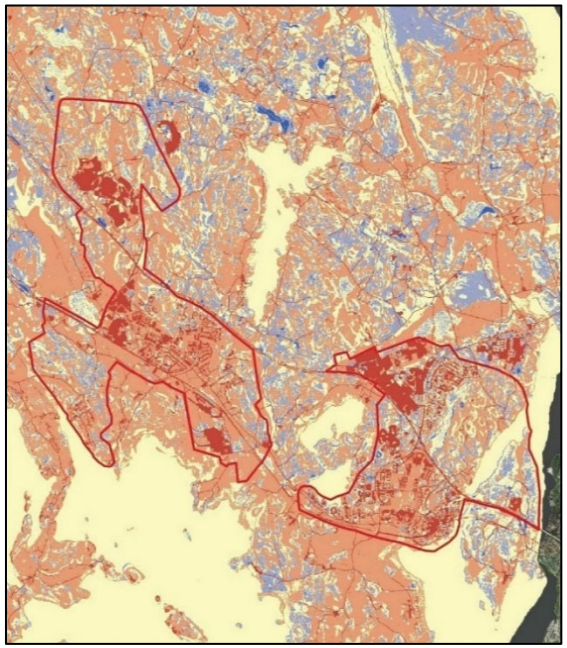
Figur 9. Illustration över de fyra olika grupperna av ekosystemtjänster.

Upplands-Bro kommun har under åren 2017–2018 tagit fram en kartläggning av ekosystemtjänster med syfte att ge en bild på var i kommunen det finns viktiga ekosystemtjänster idag (Upplands-Bro kommun, 2019d). Särskilt fokus i kartläggningen har varit på tätortsområdena Bro och Kungsängen. Kartläggningen är avgränsad till de ekosystemtjänster som bedömts ha störst påverkan på miljön i kommunen. Dessa är; klimatreglering, vattenreglering, hälsa och inspiration samt biologisk mångfald – värdefulla biotoper och spridningsvägar.

Klimatreglering innebär reglering av temperatur för att undvika och förebygga hög värme och värmeböljor. Lokal reglering av temperaturen kan ske genom vattenavdunstning från till exempel växtbäddar och vattensamlingar eller genom skuggande vegetation. Satellitsbildsanalys över uppmätta maxtemperaturer visar att Råby och Bro centrum är platser i Bro med högre uppmätta temperaturer än många andra platser i kommunen.

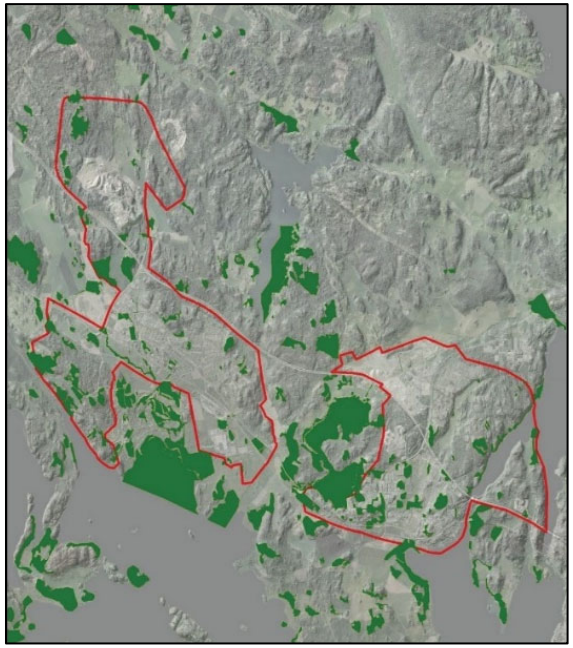
Vattenreglering innebär hantering av dagvatten för fördröjning och rening i naturen för att undvika översvämning och avlasta eventuella dagvattensystem. Karta över landskapets förmåga till flödesreglering, förmåga att ta hand om dagvatten, i aktuella områden visar att särskilt dålig förmåga till flödesreglering finns

där industriområden är lokaliserade. Detta är områden med hög andel hårdgjorda ytor.



Figur 10. Landskapets förmåga till flödesreglering där rött innebär dålig förmåga ner till mörkblått som innebär mycket god förmåga.

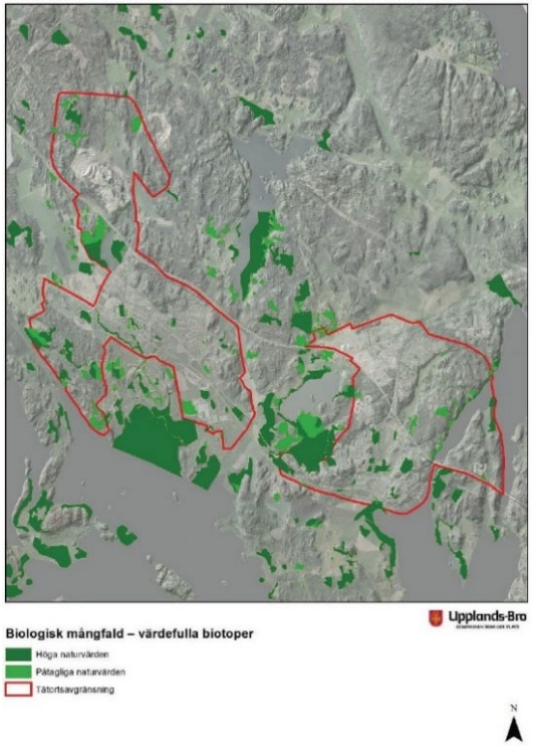
Hälsa och inspiration innebär möjlighet och förutsättningar för rekreation och välmående genom närhet till grönområden. Både gestaltade och naturliga grönområden skapar estetiska värden, välbefinnande och inspiration. I Upplands-Bro kommuns kartläggning av ekosystemtjänster har områden med möjlighet till rekreation och inspiration identifierats. Dessa är exempelvis skogar, kyrkogårdar, parker eller områden för fågelskådning. I Bro ligger de större gröna rekreationsytorna främst i utkanten av tätorten och är inte lika tillgängliga för alla.



Figur 11. Identifierade betydelsefulla områden för hälsa och inspiration markerat med grönt.

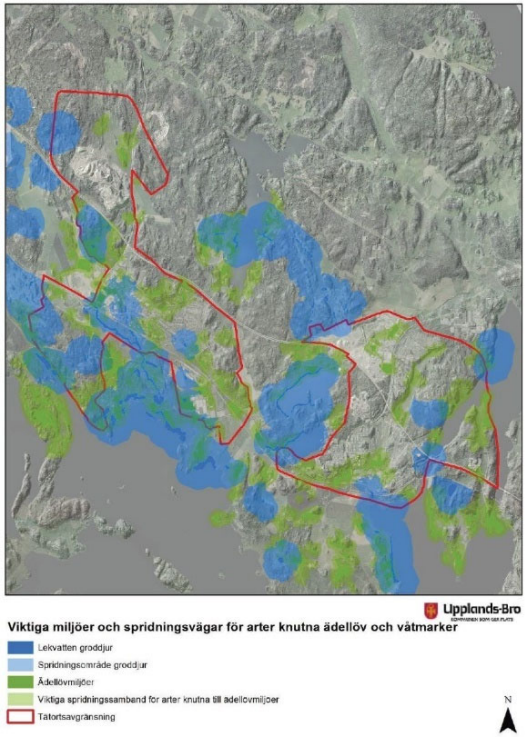
Biologisk mångfald innebär en stor variationsrikedom av levande organismer. Förekomster av varierande arter och varierande biotoper gynnar biologisk mångfald och ger höga naturvärden. För att gynna och möjliggöra att biologisk mångfald består och även ökar i framtiden är spridningsvägar viktiga. I kommunens

kartläggning syns att förutom befintliga naturreservat hyser även andra platser som till exempel Finnstaskogen höga eller påtagliga naturvärden.



Figur 12. Identifierade områden för biologisk mångfald – värdefulla biotoper.

Kartläggning av viktiga miljöer som spridningsvägar för arter som knyts till ädellövträd och våtmarker såsom groddjur visar att spridningsområden finns i stora delar av Bro. Spridningsvägar är viktiga för biologisk mångfald då genetisk variation och arter beroende av flera livsmiljöer gynnas.



Figur 13. Identifierade viktiga miljöer och spridningsvägar för arter knutna till ädellöv och våtmarker.

Konsekvenser

Ekosystemtjänster är oftast nära relaterade till varandra och till, ur olika synpunkter, värdefulla miljöer. Det innebär att påverkan och

negativa konsekvenser för blågröna miljöer oftast ger en påverkan på flera olika typer av ekosystemtjänster.

I planförslaget finns en planeringsinriktning som lyder: *Värna och utveckla ekosystemtjänster i tätorten, som tätortsnära skogar, grönska och vatten*. Genom en sådan planeringsinriktning visas att ekosystemtjänster ligger högt på agendan och att kommunen måste arbeta med ekosystemtjänster inom sina projekt. Möjligheter att värna och utveckla ekosystemtjänster skapas därmed. För att säkerställa att kommunen arbetar utifrån detta synsätt behöver frågan följas upp inom ramen för efterföljande planering.

I planförslaget finns planeringsinriktningar om förtätning. I samband med förtätning ska tätortsnära naturområden förbättras och byggnation ska ske på naturen och landskapets villkor. I planförslaget anges att värdet av ekosystemtjänster i tätorten ska uppmärksammas såsom grönska och vatten. Vissa naturområden kommer stå i konflikt med bebyggelse och i de fall naturmark tas i anspråk ska dessa grönkompenseras. I planförslaget pekas områden med påtagliga naturvärden samt spridningsvägar ut som områden för utveckling. Även smalare områden med spridningssamband kan vara viktiga ur ett lokalt perspektiv för ekosystemtjänster även om det regionalt bedöms få en liten påverkan på spridningssamband i stort. För att ta in ekosystemtjänster i planering är det viktigt att väga in närområdet och se över om ekosystemtjänster kan tillskapas i de fall de lokalt riskerar att försvinna.

Förtätning av befintliga tätortsområden innebär tätare bebyggelse vilket kan ge upphov till varmare bebyggelsemiljö genom så kallad ”heat island effekter” där tätare bebyggelse med få gröna ytor visats vara varmare än omgivande mer glest bebyggda områden. Områden riskerar att bli varmare framför allt om naturmark i tätorter tas i anspråk och ingen kompensation sker i närområdet. Värmekartor över maxtemperatur för dagens situation i Bro visar på högre maxtemperaturer, upp över 30°C, i de mest tätbebyggda delarna. I planförslaget anges att mikroklimatet ska stärkas och då framförallt vid särskilt utsatta verksamheter som skolor och äldreboenden samt centrum. Detta genom bevarande och tillskapande av grönska och skugga. Vidare står det i planförslaget att ytor ska avsättas för öppna och gestaltade dagvattenlösningar, öppna vattenytor verkar även klimatreglerande och svalkar. Detta är positivt och kan bidra till att motverka effekterna av värmeböljor.

Eventuell utveckling av naturmark och förtätning innebär förändrade dagvattenförhållanden och risk för fler hårdgjorda ytor och ökad belastning på dagvattennätet. I planförslaget anges att ytor ska reserveras för dagvatten, översvämningar och skyfall. För att stärka ekosystemtjänster är dessa med fördel blågröna lösningar som till exempel svackdiken och växtbäddar.

I planförslaget finns planeringsinriktningar kopplade till rekreation där förbättrad tillgänglighet till strand, vatten och naturområden ingår. I planförslaget finns utpekade områden, främst utanför men även i nära anslutning till tätort, där rekreation ska utvecklas. Infrastruktur i form av rekreativa gång-och cykelvägar föreslås. I Bro tätort är tillgängligheten till rekreativa områden inte lika stor som i Kungsängen. I planförslaget föreslås områden inom de centrala delarna av Bro tätort utvecklas rekreativt vilket är positivt.

Upplands-Bro kommun har en levande landsbygd med jordbrukslandskap och åkermark. Jordbrukslandskapet är närvarande både visuellt och mätt i avstånd, framför allt i Bro. I och

med klimatförändringarna kan de areella näringarna bli allt viktigare att värna och efterfrågan på jordbruksmark kan komma att öka. De tjänster som jordbruksmark erbjuder är både kopplat till de grödor som kan odlas (försörjande ekosystemtjänster) men också till den biologiska mångfald (stödjande ekosystemtjänster) som kan hysas i jordbruksmark (särskilt i jordbrukslandskap med betesmark). Tillgång till jordbruksmark och kartläggning av kommunens försörjande ekosystemtjänster har inte gjorts. Kommunens kartläggning av ekosystemtjänster bör kompletteras med detta.

Planförslagen med planeringsinriktningar ger förutsättningar för att skydda, bevara och stärka ekosystemtjänster. Ekosystemtjänster är viktiga på lokal nivå såväl som regionalt. Konsekvenser för ekosystemtjänster av olika grupper bör studeras vidare i varje enskilt fall och inom detaljplanering.

7. KUMULATIVA EFFEKTER

I detta kapitel beskrivs kumulativa effekter av FÖP:arna för Bro och Kungsängen då båda innefattar omfattande exploatering med ny bebyggelse, framför allt genom förtätning men även genom utbyggnadsområden utanför befintlig bebyggelse. Samråd genomfördes samtidigt av FÖP Bro och FÖP Kungsängen men det ska noteras att det bara är FÖP Bro som nu är ute på granskning. Föreslagen exploatering inom respektive FÖP kan i vissa fall orsaka kumulativa effekter, dvs att de ger samverkande effekter. I denna HKB har det bedömts relevant att beskriva de kumulativa effekterna på naturmiljö, vattenmiljö och riksintresse kommunikationer.

7.1. Naturmiljö

Mellan Bro och Kungsängen tätorter finns stora sammanhängande naturområden. Här ligger bland annat Lejondals naturreservat och Lillsjön-Örnässjöns naturreservat. Utöver detta går Görvälnkilen mellan Bro och Kungsängen. Vid utbyggnad av både Bro och Kungsängen riskerar naturområden och Görvälnkilen att naggas i kanten från olika håll vilket kan leda till fragmentering med negativa konsekvenser på spridningssamband och biologisk mångfald som följd. När det gäller ianspråktagande av naturområden är det framförallt planförslaget för Kungsängen som föreslår utbyggnad i naturområden som ligger mellan Bro och Kungsängen (nytt verksamhetsområde, Tång 2:5, samt en ny vägkoppling mellan Brunna och Kockbacka trafikplats). Båda planförslagen har planeringsinriktningar om att bevara områden med naturvärdesklass 1 och 2 samt att grönkompensationsåtgärder ska vidtas vid byggnation i områden med naturvärdeklass 3 och 4.

Detta kan leda till att den biologiska mångfalden lokalt bevaras och till och med utvecklas och förstärkas. Detta behöver dock följas upp i efterföljande planarbete.

I båda planförslagen nämns vikten om att bibehålla grönkilen vilket är positivt för den regionala grönstrukturen. I Kungsängen planeras dock ett nytt verksamhetsområde i utkanten av grönkilen (Tång 2:5) och en ny väg mellan Brunna och Kockbacka trafikplats föreslås. I Bro planeras utveckling i viktiga spridningssamband som idag delvis pekas ut som svaga. Att skapa ytterligare barriärer inom Görvänkilen kan leda till negativa konsekvenser på regional viktig grönstruktur och biologisk mångfald som följd. För att inte riskera att samband inom Görvälnkilen påverkas negativt och ytterligare försvagas, är det viktigt att i den fortsatta planeringen studera sambanden samt arbeta med åtgärder för hur samband inom grönkilen kan stärkas.

7.2. Vattenmiljö

Dagvatten från tätorterna Bro och Kungsängen belastar båda Mälaren. Som tidigare beskrivits omfattas recipienten av miljökvalitetsnormer för vatten och ingår i Östra Mälarens vattenskyddsområde. I Bro finns också Broviken som är Natura2000-område. De delar av Mälaren, som är mottagare av det vatten som rinner från Bro och Kungsängen har alltså ett mycket högt skyddsvärde och uppfyller enligt senaste statusbedömningen inte miljökvalitetsnormer för vatten. Ett betydande tillskott av bebyggelse planeras i Bro och Kungsängen och för att skydda de känsliga recipienterna krävs åtgärder för att samtidigt kunna minska belastningen av föroreningar.

I båda planförslagen pekas områden ut för dagvattenhantering och planeringsinriktningar finns om att ytor ska reserveras för dagvattenhantering. I Kungsängen är Gröna Dalen viktig i dagvattenhanteringen och behovet att värna och utveckla Gröna Dalen lyfts i planförslaget. I Bro har kommunen initierat ett arbete med att ta fram ett åtgärdsprogram för Broviken som ska innefatta åtgärder i avrinningsområdet.

I fortsatt planarbete är det angeläget att planeringsinriktningarna följs samt att de samlade åtgärder som utreds i Gröna Dalen och i Brovikens tillflöden kommer till stånd.

7.3. Riksintresse kommunikationer

E18 och Mälarbanan är av riksintresse för kommunikationer. Utpekande av ett riksintresse för kommunikationer innebär enligt miljöbalken 3 kap 8 § att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Mälarbanan löper genom Bro och Kungsängen i anslutning till de centrala delarna av respektive tätort där betydande bebyggelseutveckling planeras. Att bygga i kollektivtrafiknära lägen ger positiva konsekvenser ur flera hållbarhetsperspektiv men innebär samtidigt utmaningar för att skapa god boendemiljö och inte inverka negativt på riksintresset för kommunikationer.

När det gäller FÖP Bro så ligger E18 i utkanten av tätortsavgränsningen varför exploatering i anslutning till E18 är mer begränsad i Bro. För framtida scenarios för trafikflöden i Bro har ingen kapacitetsbrist eller köbildning i anslutning till E18 identifierats.

I Kungsängen passerar E18 rakt igenom tätortsavgränsningen varför det finns en tydlig koppling mellan FÖP Kungsängen och påverkan på riksintresset E18. Planförslaget innefattar bebyggelse i nära anslutning till E18, vägen utgör en barriär i tätorten och tillväxten av bostäder och verksamheter som föreslås i Kungsängen ökar trafiken i anslutning till trafikplatserna. Vid trafikplats Brunna blir det redan idag köbildning vid rusningstrafik och även Kungsängens trafikplats behöver byggas om för att få större kapacitet när tätorten växer. I samrådsförslaget för FÖP Kungsängen föreslås en ny trafikplats eller alternativt en ny anslutning från Kockbacka trafikplats till Brunna för att utöka kapaciteten till anslutningen till E18.

Eftersom det finns en tydligare koppling mellan påverkan på E18 och FÖP Kungsängen kommer en systemanalys av effekter på E18 genomföras i samband med fortsatt arbete med FÖP Kungsängen. I Kungsängen finns dessutom fler avvikelser från RUFS2050 jämfört med i Bro vilket ytterligare motiverar att frågan hanteras kopplat till FÖP Kungsängen.

Konflikter kan uppstå om bebyggelse kryper nära E18 och Mälarbanan genom att dessa påverkar omgivningen med buller och risker kopplade till farligt gods transporter. För bebyggelse som planeras i anslutning till E18 och Mälarbanan behöver skyddsavstånd och transportledernas påverkan på omgivningen beaktas så att god boendemiljö uppnås och riksintresset skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet.

8. HÅLLBARHETSBEDÖMNING NOLLALTERNATIVET

Som tidigare beskrivits omfattar nollalternativet den markanvändning, planeringsinriktningar och tätortsavgränsning som anges i gällande ÖP 2010, landsbygdsplan och detaljplaner. Det finns därför många likheter mellan planförslaget och nollalternativet. I detta kapitel fokuseras konsekvensbedömningen på de huvudsakliga skillnaderna mellan planförslaget och nollalternativet.

8.1. Miljömässig hållbarhet

När det gäller hållbarhetskriteriet *Infrastruktur för resande utan fossila bränslen* bedöms nollalternativet vara något mindre hållbart jämfört med planförslaget. Detta beror huvudsakligen på att det i nollalternativet inte finns lika tydliga planeringsinriktningar för att underlätta cykeltrafik eller om att skapa förutsättningar för laddstruktur för elbilar eller andra klimatvänliga drivmedel. Utöver detta innehåller nollalternativet inte någon prioriterad utbyggnadsordning vilket kan medföra att utbyggnad sker i områden som dels är långt ifrån stationen dels i områden som inte har välutbyggd kollektivtrafik. Detta kan leda till att fler tar bilen och att utsläpp av växthusgaser därmed är högre i nollalternativet jämfört med planförslaget. Dock finns det även i nollalternativet strategier och planeringsinriktningar om att förtätning framförallt bör ske i kollektivtrafikförsörjda lägen.

Även för hållbarhetskriteriet *Miljöer anpassade för att klara extrema vädersituationer* bedöms nollalternativet vara något mindre hållbart än planförslaget. Detta är huvudsakligen kopplat till att det i ÖP 2010 inte finns utpekanden i markanvändningen för strategiska områden för fördröjning av dagvatten och områden att utveckla som grönområden. Det kan vara svårt att få till större områden som kan täcka in behovet om arbete sker i detaljplan för detaljplan. Genom att peka ut områden redan på översiktsplannivå kan större områden hanteras, även redan befintliga utbyggda områden. I ÖP 2010 finns inte heller några planeringsinriktningar gällande stärkt mikroklimat kopplat till värmeböljor.

För hållbarhetskriteriet *Rena och levande vattenmiljöer* bedöms nollalternativet som mindre hållbart då ÖP 2010 inte har så tydliga planeringsinriktningar eller reserverat ytor för fördröjning av dagvatten.

När det gäller hållbarhetskriteriet *Väl fungerande ekosystem och rik biologisk mångfald* bedöms nollalternativet vara mindre hållbart än planförslaget. Detta är huvudsakligen kopplat till att det i ÖP 2010 inte finns lika tydliga planeringsinriktningar kopplade till natur och biologisk mångfald. Planförslaget uttrycker till exempel tydligt hur ny bebyggelse ska placeras i förhållande till befintliga naturvärden (klass 1 och 2 sparas, klass 2 och 4 grönkompenseras) vilket inte ÖP 2010 gör. I nollalternativet föreslås ett större bebyggelseområde i Kvista och ingen mark avsätts som friluftsområde vilket är negativt för naturmiljön. Nollalternativet bedöms därför innebära något större negativa konsekvenser jämfört med planförslaget.

För hållbarhetskriteriet *Miljöer som främjar god folkhälsa* kopplat till buller, utsläpp till luft och risker bedöms nollalternativet och planförslaget vara relativt likvärdigt. ÖP 2010 har ett flertal planeringsinriktningar som handlar om hälsosamma ute- och boendemiljöer (kopplat till buller, utsläpp till luft och risk) vilka även gäller för planförslaget. I övrigt planeras, i både nollalternativet och planförslaget, utveckling i närheten av vägar och järnväg som kan innebära höga ljudnivåer, utsläpp till luft samt risker kopplat till farligt gods. Nollalternativet har planeringsinriktningar om att förtätning ska ske stationsnära och att tillgängligheten till stationen ska öka vilket kan leda till minskad biltrafik. Dock har ÖP 2010 inte lika mycket fokus på utveckling av Bro station som planförslaget.

8.2. Social hållbarhet

Hållbarhetskriteriet *Rik och tillgänglig natur- och kulturmiljö* kopplar både till folkhälsa och kulturmiljö. Nollalternativet bedöms vara mindre hållbart jämfört med planförslaget i detta avseende. Det beror främst på att ÖP 2010 inte i lika stor utsträckning skapar och stärker kopplingar och tillgängliggör natur- och kulturmiljöer, genom planeringsinriktningar och utpekande av kopplingar och målpunkter som i planförslaget. I nollalternativet finns planeringsinriktningar om bevarande av natur- och kulturmiljöer men i planförslaget förtydligas ytterligare vilka hänsynstaganden som behöver göras till befintliga naturvärden vid planering av ny bebyggelse. Även för skydd av kulturmiljöer bedöms nollalternativet vara mindre hållbart än planförslaget då det saknas planeringsinriktning om hänsynstagande av kulturmiljöer vid Bro stationsområde. Kulturmiljöintressena finns inte heller i samma utsträckning synliggjorda i plankartan i ÖP 2010. Planförslaget baseras på en nyare kulturmiljöinventering (WSP, 2019) där områden med potentiella målkonflikter mellan inom kulturmiljöer och bebyggelseutveckling inom tätorten har tydliggjorts i plankartan.

Utifrån hållbarhetskriteriet *Ett utvecklat samspel mellan landsbygd och tätort* bedöms nollalternativet vara något mindre hållbart än planförslaget. Tätortsavgränsningen i nollalternativet innebär att större areal av jordbruksmark tas i anspråk jämfört med planförslaget. Ett område i Kockbacka som anges som verksamhetsområde i ÖP 2010 bevaras också som jordbruksmark i planförslaget.

Även för hållbarhetskriteriet *Miljöer som främjar god folkhälsa* (ur perspektivet möjlighet till fysisk aktivitet och rekreation) bedöms nollalternativet vara mindre hållbart än planförslaget. I planförslaget utvecklas möjligheterna att gå och cykla i kommunen genom bland annat stärkta och ökade antal kopplingar och rekreativa stråk mellan olika målpunkter. Nollalternativet ger därför inte lika goda möjligheter för människor att röra sig i vardagen och i rekreativa miljöer.

För hållbarhetskriterierna som kopplar till boendemiljö och trygghet (*En blandning av boende och funktioner, Ökad sammanhållning inom och mellan tätorterna samt Jämlik tillgång till det offentliga rummet*) bedöms nollalternativet vara mindre hållbart än planförslaget. I ÖP 2010 framgår att en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer ska eftersträvas och att trygghet och tillgänglighet ska eftersträvas. I planförslaget har dock tydligare planeringsinriktningar tagits fram fokusområden, till exempel för Bro torg och kopplingen mellan stationen och torget för att öka trygghet och tillgänglighet. Nya planeringsinriktningar har också tillkommit som förtydligar tidigare strategier, till exempel definieras vad förtätning innebär och hur förbättring av områden kan ske samtidigt som de förtätas.

8.3. Ekonomisk hållbarhet

Nollalternativet bedöms vara mindre hållbart än planförslaget utifrån hållbarhetskriterierna *Goda förutsättningar att bo och försörja sig* och *Möjligheter för näringslivet att växa och utvecklas.* Nollalternativet innefattar liksom planförslaget en omfattande bebyggelseutveckling i Bro. I ÖP 2010 framgår att bebyggelseutveckling ska ske i och i anslutning till tätorterna, att Bro centrum ska utvecklas och att förtätning ska ske i anslutning till Bro station. I FÖP:en tillkommer dock förtydligande planeringsinriktningar som stärker kollektivtrafiken och cykelnätet inom Bro och till områden utanför Bro centrum samt utvecklar torget med handel och service ytterligare vilket gynnar arbetsmarknad och boendemiljön i Bro.

Utifrån hållbarhetskriterierna om att skapa förutsättningar för en *Resurseffektiv markanvändning och utbyggnadsordning* och en *Kostnadseffektiv infrastruktur, lokalförsörjning och service till medborgarna* bedöms nollalternativet mindre hållbart än planförslaget. Det beror främst på att det saknas prioritering gällande utbyggnadsordning i ÖP 2010. Det gör nollalternativet mindre resurseffektivt eftersom befintlig infrastruktur riskerar att inte kunna nyttjas i samma utsträckning. Vidare blir det sämre förutsättningar för att kunna nyttja kollektivtrafik och kommunal service kostnadseffektivt.

9. SAMLAD BEDÖMNING

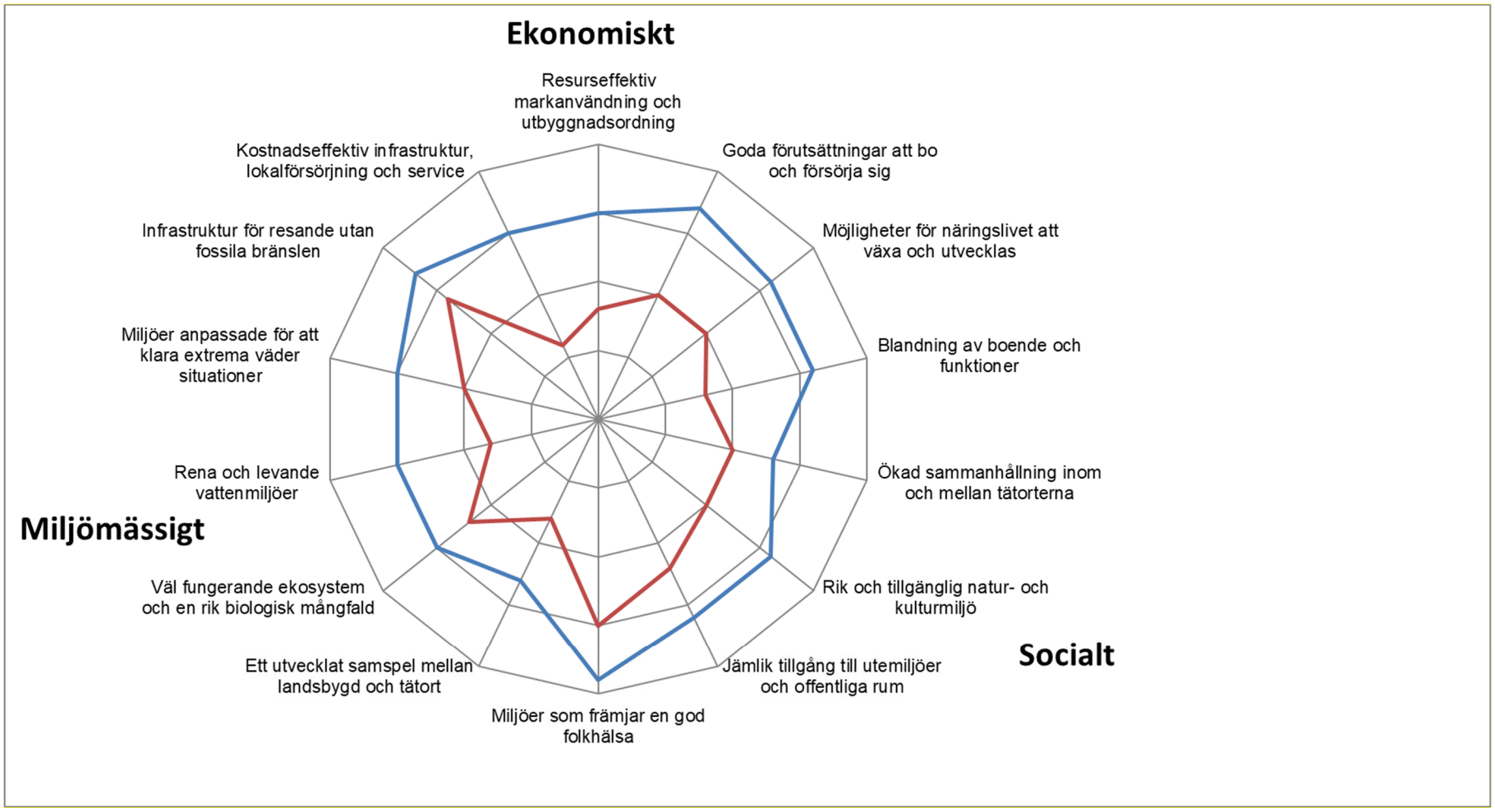
I kapitlet görs en samlad bedömning av planförslagets möjligheter att bidra till Hållbar utveckling. Den samlade bedömningen illustreras i en värderos samt en tabell. Värderosen är ett verktyg som används för att översiktligt kunna utvärdera och illustrera hållbarheten i olika stadsutvecklingsförslag. I värderosen beskrivs förutsättningar för hållbarhet ur miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Cirkelns mitt representerar ett sämsta tänkbart utslag, medan cirkelns ytterkant representerar bästa tänkbara. Om värdena binds samman skapas en bild, en värderos. Ju större bild, desto bättre är alternativet ur miljö- och hushållningssynpunkt, det vill säga desto mer hållbart är alternativet/scenariot. I värderosen redovisas både planförslaget och nollalternativet.

I kapitlet behandlas också identifierade målkonflikter utifrån hållbarhetsperspektiv.

Planförslaget bedöms sammantaget i större utsträckning bidra till hållbar utveckling jämfört med nollalternativet. Det gäller både utifrån miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv.

För Bro bedöms planförslaget och planeringsinriktningarna vara väl avvägda utifrån samtliga hållbarhetsperspektiv då det inte finns någon tydlig övervikt åt vare sig miljömässigt, socialt eller ekonomiskt perspektiv. Bedömningen utgår ifrån att planförslagen och föreslagna planeringsinriktningar beaktas i fortsatt planering, se kapitel 10 Osäkerheter, uppföljning och fortsatt arbete.

Bedömningen utvecklas i Tabell 4. Samlad bedömning Bro.



Figur 14. Värderos för Bro. Blå linje representerar planförslaget och röd linje nollalternativet.

Tabell 4. Samlad bedömning Bro

Aspekter och hållbarhetskriterier som bedömts i HKB:n	**Samlad bedömning – grön markering innebär att planförslaget ger positiva konsekvenser (är mer hållbart) jämfört med nollalternativet Vit markering innebär att planförslaget bedöms vara likvärdigt med nollalternativet.**
Klimat och klimatanpassning Infrastruktur för resande utan fossila bränslen Miljöer anpassade för att klara extrema vädersituationer	Planförslaget bedöms ge bättre försättningar att resa fossilfritt, exempelvis genom utbyggd laddinfrastruktur, ytterligare utveckling av kollektivtrafik och cykeltrafik samt en prioritering gällande utbyggnadsordning. Dock ökar samtidigt trafiken med föreslagen bebyggelseutveckling varför det är angeläget att planeringsinriktningarna följs för att begränsa utsläpp av växthusgaser. Planförslaget bedöms också ge bättre förutsättningar att klara extrema väder genom att strategiska områden för fördröjning av dagvatten pekas ut och genom planeringsinriktningar om stärkt mikroklimat och om att reservera ytor för dagvatten, översvämning och skyfall.
Vattenmiljöer och vattenkvalitet Rena och levande vattenmiljöer	Planförslaget bedöms innebära bättre förutsättningar för att skydda vattenmiljöer och vattenkvalitet än nollalternativet. Föreslagen bebyggelseutveckling medför högre andel hårdgjorda ytor, vilket medför ett större behov av att rena och fördröja dagvatten. Mot bakgrund av detta och behovet av att skydda recipienten Mälaren är det angeläget att planeringsinriktningarna följs.
Grönstruktur och biologisk mångfald Väl fungerande ekosystem och en rik biologisk mångfald	Planförslaget bedöms vara något mer hållbart gällande grönstruktur och biologisk mångfald. Detta beror främst på nya planeringsinriktningar om hur ny bebyggelse ska placeras i förhållande till befintliga naturvärden (klass 1 och 2 sparas, klass 2 och 4 grönkompenseras). Planförslaget innebär dessutom att det i Kvistaområdet pekas ut ett större område för utveckling av ett nytt friluftsområde vilket också är positivt för bevarande av naturmiljöer.
Hälsa och säkerhet Miljöer som främjar god folkhälsa	När det gäller folkhälsa utifrån buller, utsläpp till luft och risker bedöms planförslaget och nollalternativet vara likvärdiga. Förtätning innebär att bebyggelse kan komma att planeras i miljöer utsatta för buller, utsläpp till luft och risker. Dock är de aspekter som lyfts kopplat till fossilfritt resande av betydelse för att begränsa biltrafikens störningar och dess påverkan på folkhälsan.
Folkhälsa Miljöer som främjar god folkhälsa Rik och tillgänglig natur och kulturmiljö	Planförslaget bedöms vara mer hållbart än nollalternativet för folkhälsan ur perspektivet fysisk aktivitet och rekreation. Detta beror främst på att planförslaget bedöms stärka möjligheterna till fysisk aktivitet och rekreation. Som exempel kan nämnas att planförslaget pekar ut kopplingar och stärkta rekreativa stråk mellan olika målpunkter, till exempel ner mot Mälaren. På så sätt ökar tillgängligheten till natur- och kulturmiljöer och möjligheten för gående och cyklister att röra sig i Bro.
Boendemiljö och trygghet En blandning av boende och funktioner Ökad sammanhållning inom och mellan tätorterna Jämlik tillgång till utemiljöer och offentliga rum	Utifrån boendemiljö och trygghet bedöms planförslaget vara mer hållbart än nollalternativet. Detta genom tydligare planeringsinriktningar för fokusområden, till exempel för Bro torg och kopplingen mellan stationen och torget för att öka trygghet och tillgänglighet. Barnperspektivet lyfts i nya planeringsinriktningar vilket är positivt ur ett trygghets- och jämlikhetsperspektiv. Dessutom ges en tydlig planeringsinriktning om blandade hustyper och upplåtelseformer vilket skapar förutsättningar för ett varierat bostadsutbud och diversifierad befolkning. Det finns också planeringsinriktningar som kan bidra till sammanhållning t ex att binda samman bebyggelse med gemensam odling och att stationsområdet ska utvecklas som mötesplats och knutpunkt. Planförslaget bedöms inte i någon större utsträckning påverka sammanhållningen mellan tätorterna Bro och Kungsängen, även om förstärkt cykelstråk mellan Bro och Brunna samt utpekandet av nytt vändspår för tätare pendeltågstrafik vilket ger bättre förutsättningar för resande mellan tätorterna. Om sammanhållning mellan tätorterna ska skapas krävs att någon unik verksamhet eller anläggning tillkommer i Bro, detta för att locka besökare från Kungsängen.

Aspekter och hållbarhetskriterier som bedömts i HKB:n	Samlad bedömning – grön markering innebär att planförslaget ger positiva konsekvenser (är mer hållbart) jämfört med nollalternativet. Vit markering innebär att planförslaget bedöms vara likvärdigt med nollalternativet.
Kulturmiljö Rik och tillgänglig natur och kulturmiljö Ett utvecklat samspel mellan landsbygd och tätort	Planförslaget bedöms vara mer hållbart ur kulturmiljösynpunkt jämfört med nollalternativet. I planförslaget finns planeringsinriktningar som tillgängliggör natur- och kulturmiljöer, samt om att tillvarata stationsområdets värdefulla kulturmiljöer. I plankartan har kulturmiljöintressen synliggjorts i de områden där bebyggelse planeras i anslutning till värdefulla kulturmiljöer (Bro stationsområde och Sandhaga). Planförslaget innebär mindre intrång i jordbruksmark jämfört med nollalternativet genom justering av tätortsavgränsningen. I planförslaget finns en planeringsinriktning om att utveckla entréerna från landsbygden till Bro för gång, cykel och bil vilket är i linje med hållbarhetskriteriet om *Ett utvecklat samspel mellan landsbygd och tätort.*
Arbetsmarknad och näringsliv Möjligheter för näringslivet att växa och utvecklas Goda förutsättningar för att bo och försörja sig	Planförslaget bedöms vara mer hållbart än nollalternativet kopplat till arbetsmarknad och näringsliv. Båda alternativen omfattar utveckling av bostäder, verksamheter och service i Bro och att tillgängligheten till pendeltågsstationen förbättras. I planförslaget tillkommer dock förtydligande planeringsinriktningar som stärker kollektivtrafiken och cykelnätet inom Bro och till områden utanför Bro centrum samt utvecklar torget med handel och service ytterligare vilket gynnar arbetsmarknad och näringsliv i Bro.
Befolkning och bostadsmarknad Goda förutsättningar för att bo och försörja sig	Planförslaget bedöms vara mer hållbart än nollalternativet kopplat till befolkning och bostadsmarknad. Både planförslaget och nollalternativet innefattar utveckling med blandade typer av bostäder i Bro och att tillgänglighet till pendeltågsstationen förbättras. I planförslaget tillkommer dock förtydligande planeringsinriktningar som stärker kollektivtrafiken, utvecklar torget och tillgängliggör natur- och kulturvärden och andra kvaliteter för en attraktiv boendemiljö i Bro. Dessutom ges en tydlig planeringsinriktning om blandade hustyper och upplåtelseformer vilket skapar förutsättningar för ett varierat bostadsutbud och diversifierad befolkning.
Kommunalekonomi och robusthet Resurseffektiv markanvändning och utbyggnadsordning Kostnadseffektiv infrastruktur, lokalförsörjning och service till medborgarna	Planförslaget bedöms vara mer hållbart än nollalternativet utifrån kommunalekonomi och robusthet. Det beror främst på planförslagets prioritering gällande utbyggnadsordning. Det gör planförslaget mer resurseffektivt eftersom befintlig infrastruktur kan nyttjas i större utsträckning och det ger också bättre förutsättningar för att kunna nyttja kollektivtrafik och kommunal service kostnadseffektivt. Ett undantag från principen om utbyggnad nära kollektivtrafik och befintlig infrastruktur utgör Tegelhagen (söderut mot Mälaren), som kräver ny infrastruktur och därmed inte är lika resurseffektiv. Dock finns även en planeringsinriktning om att inte planera för ytterligare stora bebyggelseområden (utöver utpekade i ÖP) vilket gör att framtida planering förväntas bli mer resurseffektiv.

9.1. Målkonflikter – hållbarhet

I värderosorna gör en bedömning utifrån respektive hållbarhetskriterium. I detta avsnitt lyfts potentiella konflikter mellan olika hållbarhetsperspektiv för att lyfta frågeställningar där avvägningar kan behövas göras mellan olika intressen.

Bebyggelsetillväxt är positivt utifrån ett ekonomiskt perspektiv då det leder till mer skatteintäkter, arbetsplatser och bättre underlag för service och kollektivtrafik. Vidare ger bebyggelseutvecklingen en möjlighet att knyta ihop utspridd bebyggelse, skapa nya och bättre kopplingar och mer liv och rörelse. En bebyggelsetillväxt kan samtidigt påverka natur- och kulturvärden negativt, orsaka större utsläpp till vattenmiljön och ger ökad trafik.

I planförslaget framgår att bebyggelseutveckling ska ske genom förtätning. Förtätning är resurseffektivt då befintlig infrastruktur i

större utsträckning kan nyttjas och större sammanhängande naturområden kan sparas. Förtätning innebär dock att bostäder byggs i mer utsatta lägen med risk för större exponering för buller, luftföroreningar och risker. Förtätning innebär också att grönytor i anslutning till befintlig bebyggelse tas i anspråk vilket påverkar närrekreation och mikroklimat negativt. Det ställer också högre krav på dagvattenhantering när mer ytor hårdgörs för att inte orsaka översvämningar i ett förändrat framtida klimat.

Att bygga bostäder i anslutning till miljöer med natur- och kulturvärden skapar attraktiva boendemiljöer men riskerar att påverka dessa värden negativt. I Bro finns värdefulla kulturmiljöer i anslutning till stationsområdet vilket kräver avvägningar mellan kulturmiljöintressen och inriktningen om att bygga tätt nära stationen.

För att den bebyggelseutveckling som planeras ska bli hållbar krävs därför ett brett perspektiv där hänsyn tas till både miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter. För Bro bedöms planförslaget och planeringsinriktningarna vara väl avvägda utifrån samtliga hållbarhetsperspektiv då det inte finns någon tydlig övervikt åt vare sig miljömässigt, socialt eller ekonomiskt perspektiv. Bedömningen utgår ifrån att planförslaget och föreslagna planeringsinriktningar beaktas i fortsatt planering, se kapitel 10 Osäkerheter, uppföljning och fortsatt arbete.

9.2. Målanalys

Som nämnts inledningsvis har FN:s 193 medlemsländer antagit 17 globala mål som är en ny agenda för global hållbar utveckling. Utöver dessa har Riksdagen beslutat om 16 nationella miljökvalitetsmål som beskriver det tillstånd som ska uppnås i ett generationsperspektiv samt ett övergripande nationellt folkhälsomål inklusive 8 övergripande målområden. I detta avsnitt görs en analys av i vilken riktning FÖP:en påverkar relevanta nationella mål (miljökvalitetsmål, folkhälsomål).

Som nämnts tidigare täcks de globala mål som är relevanta för planförslaget in av de nationella miljökvalitetsmålen och folkhälsomålen. I denna HKB görs därför en bedömning utifrån de miljökvalitetsmål och folkhälsomål som bedömts vara relevanta, se Figur 2.

Miljömålen *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och Bara naturlig försurning* bedöms påverkas i både positiv och negativ riktning. Positiv då planförslaget innebär förtätning i goda kollektivtrafiklägen, utveckling av kollektivtrafiken samt gång- och cykelvägar vilket underlättar för boende och arbetande att välja kollektivtrafik samt gång och cykel framför bil. Även tät och blandad bebyggelse med korta avstånd gör det lättare att välja gång och cykel. Detta minskar transportbehovet, underlättar miljöanpassade och resurssnåla transporter samt ger mindre utsläpp av växthusgaser. Dock innebär planförslaget en ökad befolkning och tillkommande bebyggelse vilket medför ökade transporter samt ökad energianvändning. Kopplat till frisk luft kan förtätning även innebära att fler människor bor och vistas i centrala områden med trafikerade vägar där luftkvaliteten är sämre, det vill säga fler utsätts för luftföroreningar.

Planförslaget bedöms huvudsakligen påverka miljömålen *Giftfri miljö*, *Ingen övergödning* och *Levande sjöar och vattendrag* i positiv riktning. Strategiska områden för fördröjning av dagvatten pekas ut i plankartan och det finns planeringsinriktningar om att ytor ska reserveras för dagvatten, översvämning och skyfall. Detta

medför goda möjligheter att undvika belastning av föroreningar och näringsämnen till recipient. Föreslagen bebyggelseutveckling medför dock högre andel hårdgjorda ytor vilket medför ett större behov av att rena och fördröja dagvatten. För att skydda recipienten Mälaren är det därför angeläget att planeringsinriktningarna följs. För att gå i linje med miljömålet *Giftfri miljö* behöver det säkerställas vid eventuell exploatering i förorenade områden att de krav på föroreningsnivåer som gäller för planerad markanvändning kan uppfyllas.

Miljömålen *Myllrande våtmarker*, *Levande skogar, Ett rikt växt- och djurliv* bedöms påverkas i både positiv och negativ riktning till följd av planförslaget. Förtätning innebär att större sammanhängande grönområden i stort kan bevaras vilket är positivt. Dessutom finns planeringsinriktningar om att spara områden med naturvärden av klass 1 och 2 och att grönkompensation ska ske vid ianspråktagande av naturvärden av klass 3 och 4. Detta ligger i linje med ovan nämnda miljömål. Dock motverkas målen i viss mån av ianspråktagande av naturmiljöer samt att svaga samband inom Görvälnkilen riskerar att försvagas ytterligare.

Miljömålet *Ett rikt odlingslandskap* bedöms påverkas i negativ riktning då jordbruksmark tas i anspråk.

Miljömålet *God bebyggd miljö* bedöms påverkas i både positiv och negativ riktning. Förtätning föreslås ske i stationsnära lägen och gång och cykelstråk ska utvecklas och förbättras vilket är positivt. Vidare innebär förtätning möjligheten att bygga vidare på befintlig fysisk och teknisk infrastruktur vilket är god resurshushållning. I planförslaget finns planeringsinriktningar som tillgängliggör natur- och kulturmiljöer och bevarande av naturmiljöer vilket också ligger i linje med miljömålet liksom planeringsinriktning om att stärka mikroklimatet med skugga och grönska på platser som är särskilt utsatta vid höga temperaturer. Förtätning kan även innebära att miljömålet motverkas genom att fler människor bor och vistas i centrala områden och utmed trafikleder och därmed utsättas för buller, luftföroreningar och risker med till exempel farligt gods transporter.

Folkhälsomålen *Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö* samt *Inkomster och försörjningsmöjligheter* bedöms påverkas i positiv riktning. Planförslaget bedöms ge goda möjligheter för arbetspendling, utökar antalet arbetstillfällen, skapar förutsättningar för ett utvecklat och varierat näringsliv och stärker Bro centrum. Detta sammantaget kan gynna arbetsmarknaden och möjligheten att försörja sig inom kommunen.

Folkhälsomålet *Det tidiga livets villkor* bedöms påverkas i positiv riktning. Generellt ligger god kollektivtrafikförsörjning, tillgång till park- och naturmark och trygga gång- och cykelvägar i linje med målet eftersom en god miljö för barn säkras under såväl dagtid som fritid.

Planförslagen bedöms påverka folkhälsomålen *Boende och närmiljö* samt *Levnadsvanor* i positiv riktning. Planförslaget inriktar sig mot förtätning och levandegörande av Bro centrum, knyta samman olika delar av Bro, utveckla mötesplatser och idrottsplatser inom flera områden för olika grupper (kön, ålder med mera) samt att tillgängliggöra naturområden och strandnära områden längs Mälaren. Allt detta ligger sammantaget i linje med ovan nämnda folkhälsomål.

Folkhälsomålet *Kontroll, inflytande och delaktighet* bedöms påverkas i positiv riktning. Detta bland annat med anledning av att invånare erbjuds ett större utbud av aktiviteter som är riktat till fler målgrupper samt att Bro centrum förväntas bli mer levande och tryggt till följd av planförslaget. Vidare planeras olika områden knytas samman och möjligheter skapas till integration mellan olika befolkningsgrupper, vilket är positivt för att uppnå delaktighet i samhället i stort och mellan grupper.

10. OSÄKERHETER, UPPFÖLJNING OCH FORTSATT ARBETE

I denna HKB görs konsekvensbedömning på en övergripande nivå då de fördjupade översiktsplanerna anger riktningen inför kommande detaljplanering. Fortsatt bedömning av konsekvenser kommer att behövas i samband med framtagande av detaljplaner.

Det finns osäkerheter i bedömningarna eftersom de slutliga konsekvenserna beror av i vilken utsträckning som planeringsinriktningar och planförslagets ambitioner inarbetas i kommande planarbete. I detta avsnitt lyfts därför de områden som bedöms som särskilt viktiga att beakta i fortsatt planarbete i syfte att nå hållbar utveckling.

- Föreslagen bebyggelseutveckling medför högre andel hårdgjorda ytor, vilket medför ett större behov av att rena och fördröja dagvatten. Mot bakgrund av detta och behovet av att skydda recipienten Mälaren är det angeläget att planeringsinriktningarna om dagvattenhantering följs och att utredningar om åtgärder i Brovikens tillflöden genomförs.
- Prioritering av utbyggnadsordningen är viktig för ekonomisk hållbarhet, för att skapa kopplingar, resurseffektiv utbyggnad och minska bilberoende. Att utbyggnad sker enligt föreslagen prioritering är därför en viktig förutsättning för flera av bedömningarna i denna HKB.
- I samband med förtätning och utveckling utmed trafikerade vägar samt järnvägen behöver ute- och boendemiljöernas kvalitet studeras med avseende på buller, luftföroreningar samt risker. Vid behov behöver skyddsåtgärder vidtas och säkerställas i efterföljande detaljplaner.
- Den kulturmiljöinventering som tagits fram parallellt med den fördjupade översiktsplanen är en viktig utgångspunkt i fortsatt planarbete.
- Föreslagen bebyggelseutveckling innebär att grönytor och naturmark tas i anspråk. Det är viktigt att säkerställa att kvarvarande grönytor i befintlig bebyggelse utvecklas och att områden med högre naturvärden sparas eller kompenseras i enlighet med planeringsinriktningen.
- Vid utveckling i närheten av Görvälnkilen behöver åtgärder studeras vidare för att inte försvaga gröna samband ytterligare. Inriktning bör vara att förstärka samband.
- I efterföljande planarbete bör det säkerställas att bostäder av olika storlek, typ och upplåtelseform tillkommer. Detta för att kunna tillfredsställa olika önskemål och behov.

11. REFERENSER

Boverket, 2010. *Plats för trygghet. Inspiration för stadsutveckling.*

Boverket, 2007. *Bostadsnära natur – inspiration & vägledning.*

Naturvatten, 2015. *Vattenplan för Upplands-Bro kommun*.

Länsstyrelserna, 2015. *Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse vid Mälaren – med hänsyn till risken för översvämning.*

Länsstyrelserna, 2018. *Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall – stöd i fysisk planering.*

Länsstyrelsen i Stockholm, 2017. *Broviken SE0110130, Bevarandeplan för Natura 2000-område.*

Malmö stad, 2012. *Stadens rumsliga påverkan på hälsa. Ett diskussionsunderlag framtaget för Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö.*

Region Stockholm, 2019. *Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen, Rapport 2019:02*

Riksantikvarieämbetet, 2020. *Avståenden av sex områden av riksintresse för kulturmiljövården inom Stockholms län, RAÄ-2020-1200, 2020-11-20*

Spacescape, 2021. *Förstudie Brostation, 2021-02-01*

Stockholms Läns museum, 2001. *Fördjupat kulturmiljöprogram för Upplands-Bro kommun 1999-2000*. Antaget 2001-06-18.

Stockholms Stad, 2015.*Skillnadernas Stockholm – Kommissionen för ett socialt hållbart, Stockholm 2015*

Synlab AB, 2019. *Broviken och dess tillflöden 2018, Upplands-Bro kommun.*

Norconsult, 2016. *Bullerkartering Upplands-Bro kommun.* 2016-02-29.

Upplands-Bro kommun, 2018a. *VA-plan Upplands-Bro kommun*, 2018-06-13.

Upplands-Bro kommun, 2018b. *Utvecklingsprogram för Gröna Dalen.*

Upplands-Bro kommun, 2019a. *Trafiknätsanalyser i Upplands-Bro kommun. Vad händer i vägnätet när kommunen växer?* 2019-08-29.

Upplands-Bro kommun, 2019b. *Planera för social hållbarhet i Upplands-Bro kommun. Vad kan det innebära i praktiken?*

Upplands-Bro kommun, 2019c. *Boendetäthet och nåbarhet i Upplands-Bro kommun. En analys av befolkningsmässig expansion och tillgång till kvaliteter i Bro och Kungsängen.* 2019-04-10.

Upplands-Bro kommun, 2019d. *Ekosystemtjänster i Upplands-Bro kommun.* 2019-04-10

Upplands-Bro, 2020. *GIS-filer naturvärdesinventering.*

WSP, 2019. *Bro Kulturmiljöer.* 2019-12-13

ÅF Infrastructure AB, 2019. *Trafiknätsanalys Bro.*

Digitala referenser

Swedgeo, 2019. http://gis.swedgeo.se/rasskrederosion/#

VISS, 2020-01-28. https://viss.lansstyrelsen.se/.

Trafikverket, 2020-04-01 (Trafikverket, 2016). https://www.trafikverket.se/contentassets/220d828c85e240da80c2af75b9df5ed8/bullerkartor-for-jarnvag/bullerkartor_jarnvag_upplands_bro.pdf

UPPLANDS-BRO KOMMUN

Kommunstyrelsen

PROTOKOLLSUTDRAG

Sammanträdesdatum:
2021-05-26

§ 67 Fördjupad översiktsplan för Bro, FÖP Bro

Dnr KS 18/0015

Beslut

1. Förslag till fördjupad översiktsplan för Bro i Upplands-Bro kommun, med tillhörande underlag, skickas ut för granskning i enlighet med PBL SFS 2010:900.
2. Samhällsbyggnadskontoret gör vissa redaktionella ändringar och bearbetningar innan förslaget skickas ut för granskning.
3. Granskningsperioden förlängs till den 30 september.

Sammanfattning

Förslaget till de fördjupad översiktsplan för Bro är en del av kommunens strategi för att uppnå en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling. Den fördjupade översiktsplanen har särskild fokus på de tre hållbarhetsaspekterna och på de övriga temana som är barnperspektiv, ett förändrat klimat samt trafikens brister och behov.

FÖP Bro tar ett helhetsgrepp om utvecklingen i tätorten och förtydligar förutsättningarna och inriktningen på den fysiska planeringen i Bro på lång sikt. Planen visar kommunens mark- och vattenanvändning fram till 2040 med utblick mot 2050. FÖP Bro ska underlätta för kommande processer som detaljplanering, bygglovsfrågor och annan tillståndsprövning. Den ska vara vägledande för exploatörer och andra som har ett intresse av att delta i kommunens utveckling. Planen ska också ge stöd för kommunens egna prioriteringar i arbetet för ett mer ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart samhälle.

Samrådsförslaget som helhet består av tre delar: plandokument, hållbarhetskonsekvensbeskrivning och planeringsförutsättningar. Hållbarhetkonsekvensbeskrivningen utgör också en miljökonsekvensbeskrivning för planer och program enligt bestämmelserna i Miljöbalken.

Beslutsunderlag

- Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 6 maj 2021.
- Samrådsredogörelse för plansamråd den 6 maj 2021
- Kommunstyrelsens planuppdrag om fördjupad översiktsplan för Bro den 31 januari 2018 § 2.

- Upplands-Bro kommuns översiktsplan ÖP 2010, antagen i december 2011 och aktualitetsförklarad i mars 2018, samt FÖP 2016 Landsbygdsplan, antagen i juni 2017.
- Förstudie Kvista, Upplands-Bro kommun, 2021.
- Förstudie utveckling av Bro centrum. Codesign i samarbete med Upplands-Bro kommun, 2019. Inklusive Handelsutredning Bro centrum, WSP, 2019 samt Analys av bostadsmarknaden i centrala Bro, WSP, 2019.
- Bro kulturmiljöer, WSP, 2019.
- Förstudie Öster om Kockbacka, Ekologigruppen i samarbete med Upplands-Bro kommun, 2019.
- PM – Jordbruksmark i Upplands-Bro kommun, Samhällsbyggnadskontoret, 2021.
- PM – Ekosystemtjänster i Upplands-Bro kommun, Samhällsbyggnadskontoret, 2019.
- PM – Planera för social hållbarhet i Upplands-Bro kommun, Samhällsbyggnadskontoret, 2019.
- PM – Boendetäthet och nåbarhet i Upplands-Bro kommun, Samhällsbyggnadskontoret, 2019.
- PM – Trafiknätsanalyser i Upplands-Bro kommun, Samhällsbyggnadskontoret, 2019
- Kommunfullmäktiges mål och budget för år 2020, beslutat av Kommunfullmäktige den 27 november 2019 § 265.
- Ett hållbart Upplands-Bro – kommunen som ger plats. Kommunens vision.
- RUFS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, 2018.

Förslag till beslut

1. Förslag till fördjupad översiktsplan för Bro i Upplands-Bro kommun, med tillhörande underlag, skickas ut för granskning i enlighet med PBL SFS 2010:900.
2. Samhällsbyggnadskontoret gör vissa redaktionella ändringar och bearbetningar innan förslaget skickas ut för granskning.

Förslag till beslut på sammanträdet

Fredrik Kjos (M) yrkar bifall till kontorets förslag till beslut med tillägget att granskningsperioden förlängs till den 30 september.

Beslutsgång

Ordföranden finner att det endast finns ett förslag till beslut, kontorets förslag till beslut med Fredrik Kjos (M) tillägg och att Kommunstyrelsen har beslutat i enlighet med detta.

Protokollsanteckning

Sara Ridderstedt (MP) tillåts lägga följande protokollsanteckning:

"För långsiktig planering är det viktigt att beakta EU-gemensamma strategier för hållbar utveckling. Varje kommun i Sverige måste visa hur vi konkret ska uppnå hållbarhetsmålen. Vi föreslår att våra översiktsplaner reflekterar tänket i strategin "från jord till bord"; (the ”Farm to fork strategy to make food systems more sustainable”, och i strategin för ökad biologisk mångfald. Vi måste värna vår jordbruksmark och utvecklingen av sammanhängande gröna områden och utveckla vårt livsmedelssystem successivt genom cirkulär ekonomi så att kommunen kan stå sig stark inför framtiden.

Miljöpartiet vill också gärna se ett landsbygdsutvecklingsprogram och en revidering av översiktsplanen för landsbygden med fokus på utveckling av de ariella näringarna istället för bebyggelse. Ytterligare en synpunkt är att vi inte tydligt ser hur planeringen i översiktsplanen tar hänsyn till kollektivtrafiken med växande befolkning. Det handlar både om trycket på kommunala vägnätet och på gång- och cykelvägar.”

Beslutet skickas till:

- Enligt remisslistan.