



## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### Förslag till detaljplan för Veddesta IV, fastigheterna Veddesta 2:76, 2:73 och 2:65, Järfälla kommun

#### Innehåll

Bakgrund	2
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Hur samrådet har bedrivits	2
Inkomna synpunkter och kommunstyrelseförvaltningens ställningstagande	2
Statliga och regionala myndigheter	3
Länsstyrelsen	3
Trafikverket	8
Lantmäteriet	10
Luftfartsverket	11
Region Stockholm, Trafikförvaltningen	11
Attunda Brandkåren	13
MSB	15
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	15
Kultur- demokrati- och fritidsförvaltningen	15
Bygg- och miljöförvaltningen	15
Övriga remissinstanser	18
Naturskyddsföreningen	18
E.ON Energidistribution AB	21
E.ON Energilösningar AB	21
Villaägareföreningen Lilla Björkeby	22
Barkarby-Skälby Villaägareförening	22
Medborgare 1	23
PRO samorganisation i Järfälla	24
Medborgare 2	25
Medborgare 3	26
Medborgare 4	27
PRO Barkarby-Skälby	28
Swedavia Arlanda	28
Swedavia, Bromma Stockholm airport	29
Hyresgästföreningen	29
Norrvatten	29
Vattenfall Eldistribution	29
Skanova	30
Svenska kraftnät	31

IP-Only	31
Samhällsbyggnadsavdelningens ämnesvisa ställningstagande	31
Sammanfattning av gjorda ändringar och revideringar inför granskningen	36

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för Veddesta att utvecklas till en ny stadsdel med bostäder, kontor, service, samhällsfunktioner och olika centrumverksamheter samt att ta tillvara och utveckla områden med goda kollektivtrafikmöjligheter. Detaljplanen för Veddesta IV är en del i arbetet att tillgodose behovet av bostäder i samband med utbyggnad av tunnelbanan till Barkarby station enligt Stockholmsöverenskommelsen.

### **Hur samrådet har bedrivits**

Planförslaget har varit utsänt på samråd under tiden 10 mars – 27 april 2020. Information om samrådsutställningen har utannonserats i lokaltidningen Mitt i Järfälla. Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens webbplats [www.jarfalla.se](http://www.jarfalla.se), hos kommunens servicecenter, Riddarplatsen i Jakobsbergs centrum. Samrådsmöten med de boende har hållits digitalt under två tillfällen den 14 och 15 april.

## **Inkomna synpunkter och kommunstyrelseförvaltningens ställningstagande**

Under granskningen har 29 yttranden inkommit.

### **Följande har lämnat synpunkter på planförslaget:**

- Länsstyrelsen 2020-06-17
- Lantmäteriet 2020-04-27
- Region Stockholm
- Trafikverket 2020-04-27
- Attunda Brandkåren, 2020-04-07
- Bygg- och miljöförvaltningen, 2020-04-09
- E.ON. Energidistribution AB, 2020-04-27
- E.ON Energilösningar AB 2020-04-07
- Naturskyddsföreningen 2020-04-28
- Skanova, 2020-04-03
- Luftfartsverket 2020-04-30
- Villaägareföreningen Lilla Björkeby 2020-04-28
- Barkarby-Skälby Villaägareförening, 2020-04-27
- Medborgare 1, 2020-04-28
- PRO samordningsorganisation 2020-04-28
- Medborgare 2, 2020-04-27
- PRO Barkarby-Skälby, 2020-04-28
- Kultur- demokrati- och fritidsförvaltningen, 2020-04-27
- Region Stockholm, 2020-04-27
- Swedavia Stockholm Arlanda 2020-03-23
- Swedavia, Bromma Stockholm airport, 2020-04-24

- Hyresgästföreningen, 2020-04-22
- Medborgare 3, 2020-04-22
- Norrvatten, 2020-04-20
- Svenska kraftnät, 2020-03-26
- MSB, 2020-03-19
- IP-Only 2020-03-12
- Medborgare 4, 2020-03-13

Nedan de framförda synpunkterna med kommunstyrelseförvaltningens kommentarer. Inkomna yttranden finns i sin helhet tillgängliga hos planenheten, samhällsbyggnadsavdelningen.

## Statliga och regionala myndigheter

### Länsstyrelsen

Den samlade effekten av de exploateringar som avses att göras i hela Veddestaområdet resulterar i att flödesbelastningen fortsatt är hög inom Bällstaåns avrinningsområde. Dagvattenhanteringen i detaljplanen kan ha konsekvenser i Stockholms och Sundbybergs kommuner genom att t.ex. nuvarande översvämningsproblem i Bällstaåns närområden kvarstår eller förvärras. Dessa översvämningsproblem bidrar även till den rådande föroreningssituationen i ån. Av denna anledning bör planförslaget skickas på remiss till ovannämnda kommuner. Att dagvattenhanteringen i planområdet kommer att leda till förbättringar jämfört med nuläget där ingen fördröjning eller rening av dagvatten sker, är troligt. Men Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa hur utsläppen till recipient via dagvatten och grundvatten kan minimeras och förebyggas. Det gäller främst för de ämnen som orsakar miljöproblem i Bällstaån redan idag.

Dagvattenutredningen relaterar förslagen till dagvattenåtgärder till kommunens egna riktvärden och dagvattenpolicy, som bland annat statuerar att flödeskravet är maximalt 70 l/s och hektar. Kommunen behöver förtydliga hur de kommit fram till just detta krav i förhållande till miljöproblemen i Bällstaån. Förutom att relatera behovet av dagvattenåtgärder till översvämningsrisker i närområdet behöver även hänsyn tas till den omfattande översvämningsproblematik som råder längre nedströms i Bällstaåns närområden. Se även rubrik ”Översvämningsrisk”.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver i kommande planarbete visa vilka åtgärder som behöver genomföras för att säkerställa att MKN vatten följs.

Beskrivningen av ytavrinning och dagvatten innehåller delvis motstridiga uppgifter. Inledningsvis nämns att dagvatten avleds till kombinerat ledningsnät (vilket vanligtvis innebär spill- och dagvatten som sedan leds till avloppsreningsverk). Därefter anges att dagvatten från norra delen leds direkt till Bällstaån och från södra delen till Veddestabäcken. Det är således oklart vad som egentligen gäller.

Därutöver stämmer inte beskrivningen av miljö kvalitetsnormer, status och miljöproblem helt överens med uppgifterna i VISS. Därtill saknas en analys av konsekvenserna på miljö kvalitetsfaktornivå och ett resonemang om de flödesrelaterade miljöproblemen i Bällstaån. Kommunen bör korrigera MKB:n med avseende på detta.



### **Områdets föroreningsituation kopplat till MKN**

I planhandlingarna finns uppgifter om att grundvatten inom planområdet har förhöjda halter PFAS-ämnen (där ämnet PFOS kan ingå). Eftersom Veddestabäcken mynnar i Bällstaån blir miljö kvalitetsnormen (MKN) för ytvatten relevant. I planbeskrivningen nämns att läckaget av PFOS till Bällstaån kan uppgå till cirka 25 mg per år, samtidigt som åns gränsvärde för PFOS redan överskrids (gränsvärdet är 0,65 nanogram/liter i vatten).

Mängden 25 mg PFOS är endast en översiktlig mängdberäkning och det framgår inte av handlingarna varför denna mängd anses vara förenlig med miljö kvalitetsnormerna. Följaktligen saknas kunskap för att kunna bedöma påverkan på MKN vad gäller denna parameter. Närmare utredning av detta behöver göras utifrån risk för påverkan på Bällstaån och MKN för ytvatten.

I markföroreningsutredningen har konstaterats att PAH-er finns inom planområdet. I Bällstaån överskrids gränsvärden även för några PAH-ämnen. Kommunen bör komplettera planhandlingarna med en bedömning av föroreningsbelastningen på ån rörande dessa ämnen.

### **Översvämningsrisk**

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver bedöma och tydligare redovisa risker kopplat till översvämning till följd av skyfall och stigande vattennivåer i Veddestabäcken. I planbeskrivningen redovisas att det kan finnas risk för översvämning vid 100-års regn och skyfall i planområdets södra del som ligger vid bäcken. I dagvattenutredningen (Ramböll 2019-12-20) redovisas att delar av planområdet ligger inom beräknat högsta flöde utifrån flödesberäkningar för bäcken och att planerad bebyggelse bör höjdsättas för att undvika stående vatten intill byggnader. Kommunen redovisar att utifrån risker gällande 100-års regn samt skyfall så har kvarteret närmast bäcken dragits in, norrut, och ett område har reserverats för skyddsåtgärder. I plankartan regleras ett område i kvarteret mot bäcken för Avsättningsmagasin. Länsstyrelsen saknar en närmare redovisning i planbeskrivningen av vad detta magasin ska ha för funktion och om det är tänkt att utgöra det område för skyddsåtgärder som refererats till och om det då ska kunna omhänderta vattenflöden från Veddestabäcken. Om så är fallet behöver kommunen redovisa att magasinet blir rätt dimensionerat.

I dagvattenutredningen rekommenderas höjdsättning av marken för att inte riskera att vatten blir stående intill byggnader. Länsstyrelsen anser att vattenvägar behöver redovisas i planbeskrivningen för att motivera valet av höjdsättningen. Vidare behöver höjdsättningen regleras i plankartan samt anpassas till reglerad höjdsättning i intilliggande detaljplan Veddesta 1.

### **Geoteknik**

Området närmast Veddestabäcken är markerat som ett ras- och skredriskområde i kommunens översiktsplan. Kommunen har i arbetet med detaljplanen tagit fram en geoteknisk utredning (Tyréns 2018-06-18). Kommunen bedömer att stabiliteten mot Veddestabäcken är tillfredställande utifrån gällande förutsättningar. I den geotekniska utredningen framhålls samtidigt att när områdets höjdsättning har

fastlagts samt byggnaders nivåer och laster är kända så bör en ny stabilitetsutredning utföras för att säkra områdets totalstabilitet. Länsstyrelsen anser att både befintliga (utanför detaljplaneområdet) och tillkommande byggnadsverk som kan påverka de geotekniska egenskaperna negativt behöver beaktas. I bedömningen av markens lämplighet (utöver höjdsättning, byggnaders nivåer och påförda laster av nya byggnader) behöver även beaktas att förutsättningarna för infiltration i marken är dålig, vilket kan påverka markens stabilitet. Vidare behöver en bedömning av risker kopplat till ras och skred utgå från ett beräknat högsta flöde i Veddestabäcken samt stora vattenmängder vid skyfall. Kommunen har i samrådet gjort en bedömning utifrån rådande förutsättningar. Till granskningskedet behöver bedömningen även utgå från att de geotekniska förutsättningarna kan påverkas av ett förändrat klimat. Eventuella restriktioner behöver regleras med planbestämmelser. Länsstyrelsen kan inte utifrån redovisat underlag bedöma om risk finns för ras och skred.

### **Risker med anledning av transporter med farligt gods**

Länsstyrelsen har den 14 december 2017 fattat beslut, efter begäran från Järfälla kommun, om att Veddestavägen ska upphöra som utpekad sekundärled för transporter med farligt gods. I riskutredningen tillhörande planhandlingarna (Brandskyddslaget 181031) framkommer att planområdet angränsar Veddestavägen utmed ca 100 meter. Länsstyrelsen kan konstatera att transporter med farligt gods förekommer längs denna sträcka och gör bedömningen att dessa transporter kan utgöra en påverkan på människors hälsa och säkerhet vid en eventuell olycka. Länsstyrelsen anser att det är motiverat att kommunen till granskningskedet beaktar möjligheterna att reglera skyddsåtgärder som kan minska riskerna. Exempel på skyddsåtgärder kan vara, friskluftsintag och utrymningsvägar på sida som vetter bort från Veddestavägen. Plankartan är reglerad med att trapphus ska vara genomgående. Om detta även möjliggör utrymningsvägar vända bort från vägen så bör detta förtydligas i planbeskrivningen.

Vidare ser Länsstyrelsen brister i bedömningen av risker kopplade till verksamheten MTO Bilcenter, som ligger i planområdets sydvästra del. I riskutredningen framhålls att kraven uppfylls utifrån LBE (lagen om brandfarliga och explosiva varor 2010:1110). Dessa krav betyder inte att hänsyn till risken för olyckor enligt PBL tillgodoses. För detta ändamål efterfrågar Länsstyrelsen ett underlag som visar hur en olycka med de hanterade farliga ämnena inom MTO Bilcenters verksamhet kan påverka människor i planområdet. Länsstyrelsen saknar en bedömning och värdering av risknivån, som beaktar sannolikhet och konsekvens, utifrån det som planen medger. Att kraven enligt LBE uppfylls betyder inte att planen inte kan behöva anpassas i någon utsträckning till riskerna med verksamheten. Först efter att en riskbedömning tagits fram som beaktar möjliga olycksscenarier tillsammans med innehållet i planförslaget, bör kommunen ta ställning till om planens utformning behöver anpassas eller om skyddsåtgärder krävs för att den ska bli lämplig för människors hälsa och säkerhet.

### **Trafikbuller**

Kvarter 32 och 41 som ligger närmast Veddestavägen får upp mot 64 dBA ekvivalent ljudnivå. Kvarteren är illustrerade som slutna för att skapa en luddämpad sida för majoriteten av lägenheterna. Föreslagen utformning av kvarteren gör det svårt att skapa genomgående lägenheter i hörnlägena mot Veddestavägen. Det framgår att planlösningar måste detaljstuderas för lägenheter större än 35 kvadratmeter. Om



större lägenheter ska placeras i dessa områden behöver utformningen ses över för att skapa en bullerdämpad sida för dessa lägenheter. Därvid ska inte tekniska lösningar väljas i första hand. Inför granskningen bör förslag på lägenhetsutformning presenteras. Då de maximala bullernivåerna överstiger 70 dBA bör även isolering och fönster väljas med omsorg.

### **Industri- och annat verksamhetsbuller**

Inför samrådet har en inventering utförts gällande industri- och annat verksamhetsbuller. Verksamheterna runt om detaljplaneområdet utgör inte någon större påverkan på bullersituationen enligt redovisade beräkningar. Däremot förekommer det en speedwaybana i närheten som orsakar en del buller. I planbeskrivningen framkommer det att bullernivåerna från speedwaybanan riskerar att orsaka en bullerstörning vid bostadsfasaderna. Bullerstörningen bedöms dock kunna förebyggas med åtgärder som bullerplank. Var detta bullerplank ska vara, hur högt och stort det ska vara framkommer inte. Att bygga bostäder i bullerutsatta områden kräver att åtgärder vidtas för att klara gällande riktvärden. Samtidigt är det viktigt att behålla nuvarande verksamheter i den mån det går. Inför granskningen behöver denna fråga hanteras vidare och en presentation på åtgärder bör redovisas samt säkerställas på något sätt. Industribuller bör regleras i planbestämmelserna för att säkerställa att en bra boendemiljö kan tillskapas.

### **Förorenade områden**

Det är svårt att med hjälp av provtagningsplan och plankarta se exakt var markprover är tagna. Det ser ut som att endast ett prov är taget på området för förskolan. Länsstyrelsen har svårt att bedöma om den provtagning som är utförd är representativ för hela förskoleområdet.

Länsstyrelsen ser en risk för barn som ska vistas inom området, eftersom de är känsligare för exponering av föroreningar än vuxna. Om inte ytterligare undersökningar kommer att genomföras på området för förskolan behöver kommunen motivera varför man inte bedömer att ytterligare provtagning behövs.

### **Strandskydd**

Kommunen anger att då det för närvarande råder en osäkerhet om strandskydd inträder vid ny planläggning har kommunen lagt till en administrativ bestämmelse om upphävande av strandskydd på plankartan. I planbeskrivningen på sidan 13 nämns att strandskydd föreslås upphävas inom kvartersmark och inom allmän platsmark för GATA.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att strandskyddet kan upphävas med hänvisning till de redovisade särskilda skälen och kommunens motivering. I plankartan saknas dock bestämmelse som innebär att strandskyddet upphävs inom gatumark. Kommunen behöver lägga till en administrativ planbestämmelse på plankartan, för att upphäva strandskyddet inom berört område.  
Social hållbarhet

Planförslaget har utretts inom ramen för kommunens antagna lek- och aktivitetsplan samt lekvärdesfaktor, vilket Länsstyrelsen anser är positivt. Planförslaget möjliggör 11-12 förskoleavdelningar, varav en självständig förskolebyggnad som avses

uppföras med 8-9 avdelningar och resterande avdelningar integrerade i bostadskvarter. För förskolorna som är integrerade i bostadskvarter ska friyta reserveras på innegårdarna för förskolebarnen så att tillräcklig friyta kan uppnås. Länsstyrelsen anser det är positivt att plats för

Kommunen anger att då det för närvarande råder en osäkerhet om strandskydd inträder vid ny planläggning har kommunen lagt till en administrativ bestämmelse om upphävande av strandskydd på plankartan. I planbeskrivningen på sidan 13 nämns att strandskydd föreslås upphävas inom kvartersmark och inom allmän platsmark för GATA.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att strandskyddet kan upphävas med hänvisning till de redovisade särskilda skälen och kommunens motivering. I plankartan saknas dock bestämmelse som innebär att strandskyddet upphävs inom gatemark. Kommunen behöver lägga till en administrativ planbestämmelse på plankartan, för att upphäva strandskyddet inom berört område.

### **Social hållbarhet**

Planförslaget har utretts inom ramen för kommunens antagna lek- och aktivitetsplan samt lekvärdesfaktor, vilket Länsstyrelsen anser är positivt. Planförslaget möjliggör 11-12 förskoleavdelningar, varav en självständig förskolebyggnad som avses uppföras med 8-9 avdelningar och resterande avdelningar integrerade i bostadskvarter. För förskolorna som är integrerade i bostadskvarter ska friyta reserveras på innegårdarna för förskolebarnen så att tillräcklig friyta kan uppnås. Länsstyrelsen anser det är positivt att plats för skolgårdar reserveras men kommunen kan med fördel förtydliga på vilket sätt detta kommer att säkerställas. Vidare anges att förskolegårdarna ska utformas så att tillräckligt stor yta kan skapa plats för trygghet, lugn och ro samt plats som främjar rörelsefylld lek. Det framgår dock inte av planförslaget hur stor friyta varje elev/barn förväntas få samt vad förväntat antal barn/elever är på respektive avdelningar. Detta kan med fördel förtydligas i planhandlingarna. Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen i detaljplanen tagit höjd för att det demografiska behovet kan variera inom tid och att möjligheten till varierade verksamheter har möjliggjorts, bl.a. att behovet av förskoleplatser kan öka vilket möjliggörs av kombinerade användningsbestämmelser. Det framgår inte i planhandlingarna hur den önskade fördelningen mellan hyresrätter och bostadsrätter är inom planområdet samt vilka bostadsstorlekar som föreslås uppföras inom planområdet. Kommunen kan med fördel beskriva detta i planbeskrivningen om det finns förslag på fördelning samt hur upplåtelseform och bostadsstorlekar förhåller sig till det behov som framgår i det kommunala bostadsförsörjningsprogrammet och den årliga bostadsmarknadsenkäten. Övriga synpunkter/frågor av betydelse för planens genomförbarhet

### **Markavvattningsföretag**

Veddestabäcken ingår i Väddesta torrlägningsföretag, som är ett aktivt markavvattningsföretag. Markavvattningsföretaget har ett tillstånd till markavvattning som har rättskraft. Om kommunen leder på mer vatten till markavvattningsföretaget, inklusive Veddestabäcken, ska kommunen kontakta markavvattningsföretagets styrelse och arbeta för en omprövning så att kommunen kan ta sin del av kostnaden för underhållet av diket.

Eftersom båtnadsområdet för markavvattningsföretaget sträcker sig in över fastigheten Veddesta 2:65 bör denna fastighet ingå i markavvattningsföretaget och fastighetsägaren till Veddesta 2:65 har rätt att begära omprövning. En omprövning av kostnadsfördelningslängden (lista för uppdelning av underhållskostnader) för ett markavvattningsföretaget kan ofta ske som ett stämningssmål, vilket är enklare än ett tillståndsmål. Hanteringen av markavvattningsföretaget behöver inkluderas i planbeskrivningen.

### **Vattenverksamhet**

Om planens genomförande innebär grundvattenbortledning krävs tillstånd i mark- och miljödomstolen. Tillståndprocessen tar relativt lång tid, och det går inte att idag förutsäga vilka justeringar av planen som kan komma att behövas för att erhålla tillstånd, eller om tillstånd alls kommer att erhållas. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att börja tillståndprocessen i god tid.

### **Höga byggnader**

Länsstyrelsen vill upplysa att flyghinderanalys behöver tas fram för aktuellt planärande med avseende på Swedavias flygplatser av riksintresse, Bromma och Arlanda.

## **Trafikverket**

Trafikverket har tagit del av rubricerat ärende som syftar till att pröva möjligheten att uppföra flerbostadshus med cirka 600-900 lägenheter på fastigheterna Veddesta 2:65, 2:73 och 2:76 m.fl. i Järfälla kommun. Trafikverket yttrar sig i egenskap av ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv. Planområdet är beläget ca 200 meter sydväst om Mälarbanan och ca 450 meter från E18, som båda är utpekade riksintressen för kommunikationer.

Detaljplanen är en del av utvecklingsområdet Södra Veddesta som ska utvecklas till en ny stadsdel med bostäder, arbetsplatser, handel och service. Planförslaget möjliggör för 600-900 lägenheter, en friliggande förskola samt två integrerade förskolor. Trafikverket är positiv till förtätning och exploatering i kollektivtrafiknära läge.

### **Buller**

I utförd bullerutredning framgår det att riktvärden för bullerutsatt fasad mot Veddestavägen kommer att överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vilket inte är förenligt med Förordning (2015:2016) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. I plankarta och planbeskrivning uppges det att föreslagen planlösning ska se till att uppnå riktvärdena. Antingen genom lägenheter om högst 35 kvm som tillåter en ekvivalent ljudnivå på 60 dBA, eller genom anpassning av genomgående lägenheter där hälften av bostadsrummen vänds mot tyst sida, vilket innebär en ekvivalent ljudnivå om 55 dBA som inte överskrids. Trafikverket anser att planlösning för dessa lägenheter ska redovisas för att kunna säkerställa att riktvärdena uppnås.

Vidare är buller från järnväg, statlig- och kommunal väg summerat i redovisade ekvivalentnivåer. Här bör enskilda ekvivalentnivåer för respektive bullerkälla



redovisas på samma sätt som respektive maximala ljudnivåer är redovisade. Buller från väg bör också delas upp i hur mycket buller som kommer från kommunal respektive statlig väg, både för ekvivalenta och maximala bullernivåer. Det är även önskvärt att bullervärden på 3D-kartorna redovisas tydligare.

Gällande beräknade trafikmängder stämmer dessa inte överens med Trafikverkets uppdaterade uppgifter, varken för väg- eller spårtrafik. Prognosen för årsdygnstrafik 2040 på väg är ca 13-14 % lägre jämfört med vad som uppgetts för Veddesta etapp 3. Även uppmätta trafikmängder för spårtrafik är lägre än Trafikverkets prognoser (Se bilaga för korrekta prognosvärden). Detta är något som kan påverka uppmätta bullernivåer och således bör bullerutredningen revideras med uppdaterade trafikmängder för både väg- och spårtrafik. Vidare är Veddestabron färdigställd om drygt ett år. Trafikmängder som presenteras i handlingarna bör ha med Veddestabron som förutsättning. Detta framgår inte i planbeskrivningen. Utöver detta ska bullerberäkningar ta hänsyn till programmet för E18 trafikplats Jakobsberg - trafikplats Hjulsta samt framtida breddning av E18 och den nya utformningen av både trafikplats Barkarby och trafikplats Hjulsta.

Trafikverket vill även framföra att maximala ljudnivåer från tågtrafiken ska beräknas utifrån den tågtyp som ger högst dimensionerande bullervärden.

### **Luftfart**

Enligt underlag har en flyghinderanalys genomförts 2016. Enligt LfV är giltighetstiden för flyghinderanalyser 2 år från utförandedatum, vilket innebär att en ny flyghinderanalys måste beställas i detta fall. LfV är sakägare till CNS-utrustning och ska kontaktas när byggnader och andra objekt planeras som är 20 meter eller högre över marknivån. LfV står till tjänst med att utföra en flyghinderanalys och även genomföra lufttrumsutredningar. De utreder eventuell påverkan på samtliga flygplatsers influensområden och tekniska system kopplade till flygverksamhet. Höga objekt riskerar att störa de tekniska systemen genom elektromagnetiska störningar.

För att de höga objekten ska hinna komma in i flyghinderdatabasen och publiceras på flygkartor, ska en flyghinderanmälan skickas till Försvarsmakten. Anmälan skickas senast fyra veckor innan uppförandet av de höga objekten, enligt SFS 2010:770. Höga objekt måste även förses med belysning. Krav på hindermarkering ställs lämpligen i bygglovsskedet, enligt Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2010:155 (ändrad genom TSFS 2013:9).

### **Stombuss och trafik**

Nuvarande stombusslinje som trafikerar Veddestavägen kommer tas ur bruk när tunnelbanan är klar. Det planeras däremot att stombusslinje H i framtiden kommer att utgå från Veddesta och därmed gå förbi detta detaljplaneområde och sträcka sig mot Upplands Väsby, Vallentuna och Täby. Trafikverket ser därmed positivt på att detaljplanen möjliggör för ett kollektivtrafikkörfält på Veddestavägen. I övrigt hänvisar Trafikverket till Länsstyrelsens yttrande vad gäller Veddestavägens utformning.

Som nämnts i Trafikverkets tidigare yttrande för Veddesta etapp 3 är trafiken i detta område problematisk och E18 är här redan hårt belastad. Detaljplanen kommer att leda till ökad belastning på omgivande vägnät, men syftar också till att öka

tillgänglighet till kollektivtrafik till bytespunkt Barkarby med tunnelbana, pendeltåg, regionaltåg, bussterminal och gång-och cykelväg. Att p-normen är låg är viktigt för att minimera biltrafik till lokalt och statligt vägnät. Trafikverket kan i en framtid komma att behöva styra tillgänglighet på E18 infarter/påfarter för att klara tillgängligheten på E18.

### **Geoteknik, dagvatten och översvämningsrisker**

Risk för påverkan på järnvägen bedöms som liten då området ligger ca 400 m från järnvägen. Trafikverket anser däremot att kompletterande geotekniska undersökningar ska utföras innan detaljprojektering. En formalitet som bör ändras gäller kap 9.5 Grundvattensänkning där det anges att åtgärder som kan ge permanent grundvattensänkning ”bör undvikas”. Denna formulering bör ändras till ”ska undvikas” för att inte riskera sättningar i området.

Trafikverket har tagit del av den dagvattenutredning som utförts och kan konstatera att detaljplaneområdet ligger långt ifrån Trafikverkets anläggningar ur detta perspektiv. Trafikverket kan dock inte bedöma beräkningar som gjorts då bilagor saknas. Generellt sett hanteras inte översvämningsrisken i dagvattenutredningen, detta är något som måste utredas tydligare i den vidare planprocessen för att Trafikverket ska kunna bedöma detta i förhållande till Trafikverkets anläggningar. Det nämns i utredningen att kvarteren närmast Veddestabäcken riskerar att översvämmas vid ett event av översvämmning eller skyfall. Detta visar på vikten av att utreda riskerna vidare för att kunna säkerställa skyddandet av närliggande infrastruktur. En detaljerad översvämningsanalys måste därmed tas fram. Utöver detta är det viktigt att visa hur hanteringen av dagvatten och eventuella åtgärder för översvämmningar stämmer överens med övriga detaljplaner, för att ge en övergripande bild.

### **Lantmäteriet**

Den administrativa bestämmelsen a1 om upphävande av strandskydd återfinns inte på den allmänna platsen för GATA, vilket behöver revideras i planhandlingarna.

Det framgår inte av planbeskrivningen att inlösen av mark som läggs ut som allmän plats blir möjligt i planförslagets utformning. Inlösen är en åtgärd som kan göras mot fastighetsägares vilja och av den anledningen en viktig konsekvens av en detaljplan. Lantmäteriet noterar att det fastighetsrättsliga genomförandet avses ske genom överenskommelser, men vill ändå framföra att det är viktigt att möjliga tvångsåtgärder till följd av en detaljplan framgår för det fall att genomförandet inte sker på det sätt som avses i nuläget.

Det saknas koordinatangivelser på grundkartan, något som underlättar inpassning av plankartan i ett koordinatsystem.

## Luftfartsverket

Luftfartsverket har ingenting att erinra mot etableringen. Byggherren behöver dock utföra en flyghinderanalys med avseende på den höga byggnaden utmed Veddestavägen i samband med bygglovsprövning. Om flyghinderanalysen innehåller anmärkningar skall dessa åtgärdas innan bygglov får beviljas.

### Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Med tanke på omfattningen av planen, 600–900 bostäder, och dess lokalisering inom ett större utvecklingsområde, skulle planen vinna på en beskrivning av den förväntade befolkningsstorleken och sammansättningen i denna detaljplan, samt kopplat till omkringliggande detaljplaner. Detta för att säkerställa att den service som möjliggörs för är den mest lämpade, för såväl det aktuella området, som för Veddesta och kommunen i stort.

Inom planområdet möjliggörs för en friliggande och två integrerade förskolor för att möta behovet från såväl den förväntade befolkningen inom planområdet som i omkringliggande. Huruvida det är tillräckligt är dock svårt att avgöra då planen inte beskriver förväntad befolkningsstorlek eller antal barn i förskolorna. Även förskolegårdarnas storlek är svåra att bedöma om de är tillräckliga då skrivningarna angående det är vaga. Region Stockholm vill påtala vikten av att avsätta tillräckligt stora sammanhängande friytor för barns och ungas behov, både totalt och per barn. I kvarteret där den friliggande förskolan placeras, möjliggörs även för ett äldreboende, vårdcentral eller annan vårdinrättning. Om kvarteret används för förskoleverksamhet redogörs inte för hur behovet av ett äldreboende eller vårdcentral kan tillgodoses inom planområdet. Däremot hänvisas till detaljplanen för Veddesta II och vad som möjliggörs där. Det ska beskrivas i planbeskrivningen. Gällande parkeringsplatser redovisar förslaget till detaljplan enbart parkeringsplatser för bilar, planen skulle vinna på att redovisa planerade cykelparkeringar samt möjligheter till olika mobilitetslösningar för såväl boende som besökare inom området.

Det regionala cykelstråket Skälbystråket löper längs med området. Även cykelstråket längs Veddestavägen har en viktig funktion för den regionala cyklingen då det kopplar till regionala cykelstråk. Det är viktigt att framkomlighet, genhet och säkerhet säkerställs på för dessa stråk, i enlighet med den regionala cykelplanen. Det är därmed viktigt att säkerställa att det inte uppstår korsningspunkter där risk för konflikter med motorfordonstrafik eller gångtrafik skapar trafiksäkerhetsproblematik eller fördröjningar för cykeltrafiken.

För att stombuss och lokalbussar ska få en tillräckligt hög framkomlighet är busskörfält på Veddestavägen av stor vikt. Region Stockholm ser positivt på att separata kollektivtrafikfält kan inrättas, dock bör en gatusektion för **Veddestavägen** föras in i planbeskrivningen. Principsektionen bör visa fördelningen mellan olika trafikslag och funktioner. Det skulle underlätta att förstå utformningen och att tillräckliga ytor för alla funktioner är tilltagna.

Det står i planbeskrivningen att Veddestavägen utformas med en bredd av 28 meter men i plankartan är det endast 23 meter från fasad till detaljplanegränsen lämnat för Veddestavägen. Planbeskrivning och plankartan bör stämma överens så att det som

beskrivs går att genomföra. Det beskrivs att fyra körfält med två busskörfält ska rymmas, busskörfält är minst 3,5 meter breda. Därtill ska gångbana, separata cykelbanor, hållplatslägen, kantstensparkering samt plantering för större träd tillkomma. Hur detta ska rymmas inom 28 meter ska beskrivas för att Region Stockholm ska kunna bedöma om förslaget ger rätt förutsättningar för den trafik som planeras för. Yta för 28 meter för gata ska föras in i plankartan.

All planering som berör busstrafik ska utgå enligt trafikförvaltningens riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss) för att säkerställa en attraktiv och säker kollektivtrafik. Även trafikförvaltningens riktlinjer buller och vibrationer bör användas som underlag för att minimera störningar för boende. Planbeskrivningen bör kompletteras med information om vibrationer från busstrafik. Det är mycket viktigt att SL:s verksamhet beskrivs ordentligt i planbeskrivningen med avseende på allt som kan generera störande buller.

För busstrafik är det ofta lågfrekvent buller som orsakar störning till omgivningen. Risken är störst vid hållplatser. Dessutom har bussar som trafikerar en hållplats, där mer än en linje går, externa högtalarutrop som kan innebära störning till omgivningen. Denna ev. störning till omgivningen kan med fördel beskrivas i planbeskrivningen.

Byggnader ska planeras och utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum. Det innebär att sovrum bör undvikas mot busstrafikerade gator på grund av risk för störningar från busstrafiken. Region Stockholm föreslår att formuleringen Bostadsbyggnader ska utformas så att buller från trafik inte får överskrida 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasader används istället för den i förslaget, både i plankartans planbestämmelser och i planbeskrivningen.

Region Stockholm anser att det tydliggörs vilka riktvärden som ska gälla för vilken byggnad, alternativet är att ange paragrafen i trafikbullerförordningen för respektive byggnad.

Skolgårdens läge och storlek ska vara utmärkt på detaljplanekartan samt det riktvärde som gäller på skolgård, d.v.s. 55 dB(A) dagekvivalent, kl. 06-18. ska också finnas utmärkt på plankartan i störningsskyddsbestämmelsen. Om del av ytan ska klara 50 dB(A) dygnsekvivalent ska den utmärkas separat.

Med nuvarande skrivning i plankartan är det otydligt var riktvärdena för lek, vila och pedagogisk verksamhet sak innehållas.

Om risk föreligger för att framkomligheten för bussar som trafikerar närområdet påverkas under byggtid, vill Region Stockholm vara med i en tidig dialog för att diskutera hur denna påverkan ska kunna minimeras. En anmälan om detta bör ske cirka ett år innan byggstart.

Region Stockholm har ett gott samarbete med Järfälla kommun och ser fram emot fortsatt arbete för att gemensamt lösa de frågor som kvarstår.

## Attunda Brandkåren

Brandkåren har studerat Risk-PM för olycksrisker förknippade med transporter av farligt gods respektive omkringliggande verksamheter och planens hänsyn till dessa risker.

I risk-pm presenteras en inventering av relevanta riskkällor samt analys och bedömning av respektive riskkälla avseende olycksrisker som kan påverka det aktuella planområdet. Riskkällorna omfattar både olika verksamheter i närområdet och transporter av farligt gods som verksamheterna ger upphov till. Den sammantagna bedömningen som presenteras anger att rådande skyddsavstånd till de olika riskkällorna är tillfredsställande, med undantag för slanganslutningspunkt för gasolcistern som hanteras av MTO Bilcenter. För denna anges att skyddsavståndet eventuellt är något för kort, beroende på huruvida exakta skyddsavståndet understiger 25 meter.

Analys av riskerna förknippade med respektive verksamhet sker genom hänvisning till schablonavstånd från föreskrifter som utfärdats inom ramen för brandfarliga och explosiva varor. Analys av riskerna förknippade med transporter sker kvalitativt.

Brandkåren har följande att yttra:

- Att Veddestavägen enligt riskanalysen (Brandskyddslaget, 2018-10-31) inte är en rekommenderad väg för farligt gods, betyder inte per automatik att det inte går/kommer gå farligt gods på den aktuella vägen. Kommunen bör därav väga in riskerna från farligt gods transporterna som kan påverka det aktuella planområdet oavsett klassningen på vägen.
- Det anges att sannolikheten för att en olycka med transport till/från Stena Recycling som påverkar planområdet är extremt låg. Detta görs med hänvisning till att vägkorsning och liknande saknas utmed planområdet. Det saknas uppgifter om vilket skyddsavstånd till vägen som beaktats i bedömningen, vilket utgör en central faktor. Därtill framgår det av planhandlingarna att en vägkorsning intill planområdet kommer att förekomma.
- Analys av riskerna förknippade med verksamheten SGA Trading görs endast utifrån de mängder som förekommer i försäljningslokalen. Att verksamheten som helhet har tillstånd för hantering av bland annat cirka 10 m<sup>3</sup> brandfarlig vätska klass 1 verkar ej beaktas, med hänvisning till att försäljningslokalen och förvaringslokalen sinsemellan är brandtekniskt avskilda.
- Analys av den samlade riskbilden som riskkällorna ger presenteras inte, utan respektive riskkälla analyseras isolerat. Även om respektive riskkälla har ett skyddsavstånd som, i vissa förekommande fall med mycket liten marginal, kan anses godtagbart är det inte likställt med att summan av rådande olycksrisker är godtagbar.

Det redogörs inte heller för någon analys av denna ur ett samhällsrisikperspektiv med beaktande av att föreslagen detaljplan ingår i en större planerad stadsdel med hög persontäthet. Brandkåren Attundas samlade bedömning är att riskanalysen behöver revideras utifrån synpunkterna ovan.

### Översvämning och skyfall

Brandkåren Attunda anser att kommunen inte har genomfört tillräckliga åtgärder för att omhänderta marköversvämningar vid kraftig nederbörd. Brandkåren Attunda anser att kommunen tydligare ska visa på hur området påverkas av ett 100-årsregn med klimatfaktor (1,2 – 1,4) samt vid ett beräknat högsta flöde (BHF) för Veddestabäcken och ge förslag om ytterligare riskreducerande åtgärder.

Dagvattenutredningen visar på att kvarteren närmast Veddestabäcken riskerar att översvämmas vid ett BHF för Veddestabäcken. Utöver översvämning från Veddestabäcken kommer en del av skyfallsvattnet vid ett 100-årsregn att rinna från Veddestavägen samt planområdet mot Veddestabäcken och kan därmed orsaka förvärrad översvämningssituation. Detta gäller dock vid kombination av BHF och 100-årsregn.

Utifrån plushöjderna från plankartan går det att utläsa att en del av skyfallsvattnet leds österut mot/invid grannfastigheten. Kommunen bör ta i beaktande att grannfastigheten inte ska översvämmas även om fastigheten är utanför planområdet. Brandkåren Attunda vill dessutom ge rådet till kommunen att försöka undvika lågpunkter i och intill förskolegården på grund av drunkningsrisk för barn och även undvika tillskapande av lågpunkter på innergårdarna för bostadskvarteren. I dagvattenutredningen har ett förslag för dagvattenhantering tagits fram om att anlägga avvattningsmagasin vid kvarteret närmast Veddestabäcken. Brandkåren Attunda rekommenderar kommunen att se över hur avsättningsmagasinet ska fungera under sin livslängd exempelvis med avseende på underhåll och ansvar.

Om kvarteren ska höjdsättas utifrån de rekommendationer som anges i dagvattenutredningen, så bedömer Brandkåren Attunda att höjdsättningen bör förankras med den geotekniska utredningen utifrån risken med skred. Räddningstjänstens insats Yttrande enligt nedan syftar till att säkerställa möjlighet till räddningsinsatser med tillfredsställande säkerhet.

Brandkåren instämmer med vad som framgår av det brandtekniska utlåtandet avseende räddningstjänstens möjligheter till insats, inklusive framkomlighet och tillgång till brandvattenförsörjning via konventionellt system. Planhandlingarna beskriver inte hur brandvattenförsörjningen kommer att tillgodoseas. Brandkåren Attunda anser att man i projektet ska säkerställa att brandvattenförsörjning finns i tillräcklig omfattning.

Föreslagen plan involverar gaturum med bland annat kantstenparkeringar och trädplanteringar. I det fall bostäder eller kontor projekteras med utrymningslösning som förutsätter hjälp av räddningstjänstens stegutrustning ställer detta stora krav på uppställningsplatsernas utformning och därmed också på gaturummets utformning. Sådana utrymningslösningar involverar inte sällan även att utrymning åtkomlighet och uppställningsplats för räddningstjänstens stegutrustning även behöver anordnas på innergård.

Detta innebär särskilda krav på innergårdens utformning och underhåll. Uppfyllandet av kraven kan också försvinna med tiden på grund av ombyggnationer eller bristfällig snöröjning vintertid. BA vill därför särskilt belysa möjligheten till att

tillgodose behovet av möjlighet till utrymning vid brand genom särskild utformning av trapphusen.

### **MSB**

MSB avstår från att yttra sig i rubricerat ärende. Länsstyrelsen har ansvar för att företräda statens intressen och bevaka att risk- och beredskapshänsyn tas i samhällsplaneringen.

## **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

### **Kultur- demokrati- och fritidsförvaltningen**

Förvaltningen ser positivt på att fastighetsägarna avsätter medel för att arbeta med konstnärlig gestaltning i kvarteren och att området utformas med en hög arkitektonisk nivå. Det kan gälla fasader, entréer, innegårdar t ex. Detta bidrar till en trevlig miljö där människor kommer att vistas.

Det är ganska detaljerade bestämmelser för att uppnå ”stadsmässighet” i detaljplanen, vilket förvaltningen anser är bra. Det står på sida 18 i planbeskrivningen om ”landmärkesbyggnaden” att den ska präglas av hög arkitektonisk kvalitet – förvaltningen anser detta bör gälla alla byggnader.

### **Bygg- och miljöförvaltningen**

#### **Trafik och gata**

Tekniska nämnden bedömer att det i planbeskrivningens avsnitt för gatunät bör framgå hur detaljplanen påverkar omgivande vägnät. Vidare anser tekniska nämnden att begreppet ”bilfri gågata” bör bytas ut mot enbart ”gågata” i och med att diskuterad gata tillåter biltrafik till och från intilliggande fastigheter. Benämningen ”bussgata” bör också bytas ut då begreppet innebär att enbart bussar får köra på gatan, vilket inte tycks vara fallet i kontexten. Tekniska nämnden ställer sig också frågande till beskrivningen av hur Veddestavägen ska byggas om till en gata med två körfält i vardera riktning, något som är möjligt längs en sträcka men inte hela vägen.

Det framgår i planbeskrivningen att en förskola med ca 12 avdelningar planeras. Tekniska nämnden föreslår att man i ett tidigt skede av detaljplaneringen diskuterar hur stora de förväntade leveransflödena till förskolan är och hur hanteringen av leveranser ska skötas, något som är svårare att åtgärda i senare skede när ramarna redan är satta.

Det framgår inte i planbeskrivningen, annat än på övergripande nivå för hela Veddesta-området, hur detaljplanen avser minska transportbehovet. Mot bakgrund av det nationella målet om att minska transportbehovet med fordon till förmån för hållbara transportmedel, kan en strategi för detta med fördel tillföras ärendet. Vidare bör en trafikstring presenteras gällande vilka trafikmängder som detaljplanen bedöms ge upphov till.

### **Parkering**

I planbeskrivningen står skrivet att parkeringar i huvudsak ska anordnas i parkeringsgarage under mark. Tekniska nämnden noterar att gällande parkeringsnorm ställer krav på att hela fastighetens behov av parkering ska lösas inom fastigheten. Vidare ska allmän platsmark inte låsas till parkering då Järfälla kommun ska behålla rådigheten över den egna marken. Då nuvarande formulering kan tolkas som att enbart delar av parkeringsnormen ska lösas inom kvartersmark, bedömer tekniska nämnden att stycket med fördel kan omformuleras.

Formuleringen "korttidsparkering planeras på gatumark" bör utvecklas, då det är oklart vad detta medför för åtagande. Tekniska nämnden noterar också i sammanhanget att man i Barkarbystaden tillåter parkering dygnet runt. Vidare kan den tabell med parkeringstal som finns i planbeskrivningen med fördel tas bort och ersättas med hänvisning till parkeringsnormen.

### **Utformning av byggnader**

Tekniska nämnden bedömer utifrån detaljplanen att den högsta byggnaden tid-vis kommer dra ner kraftiga vindar. För att motverka detta kan detaljplanen revideras så byggnaden i fråga får sockelvåning eller ett indrag en till fyra våningar upp, alternativt obligatoriska balkonger för att bryta upp vinden. Om det finns möjlighet att ställa krav på vistelseyta på tak, skulle detta med fördel kunna till-föras detaljplanen med tanke på den begränsade gårdsytan.

Tekniska nämnden bedömer vidare att 40 cm indragna entréer är för lite för att ge utrymme för öppna dörrar, entrébänk och annat. Förslagsvis tillåts djupare indragna entréer om hörnen fasas för att tillgodose tryggheten.

I kvalitetsprogrammet står skrivet att angöring till byggnaderna ska anordnas från gatan. I vissa lägen kan det dock vara svårt eller olämpligt med angöring från gatan varför meningen bör tas bort eller omformuleras.

### **Översvämning**

Under rubriken översvämning i planbeskrivningen står att ett område har reserverats för skyddsåtgärder. För att säkerställa detta behövs en planbestämmelse.

Vidare är det viktigt att detaljplanen uppfyller översvämningsskraven och genom-för nödvändiga översvämningssåtgärder. Som exempel behöver planerad bebyggelse ligga över +13,9 meter. Tekniska nämnden bedömer att ärendets översvämningssutredning med fördel kan utvecklas och visa att detaljplanen klarar översvämningsskraven för skyfall och översvämning från Veddestabäcken. Detta utan att orsaka skador inom planområdet och utan att öka översvämningssriskerna utanför planområdet.

### **Spillvatten och avlopp**

I planbeskrivningen står skrivet att "Spillvatten från Veddesta avleds via spillvattenledning längs med Veddestabäcken". Tekniska nämnden noterar att detta inte är förenligt med det omfattande projekterings- och utredningsarbete som för närvarande pågår i anslutning till Ekonomivägen, varför meningen bör omformuleras.

Att placera byggnader i direkt anslutning till allmän platsmark riskerar att medföra otydliga ansvarsgränser för tekniska anläggningar såsom stuprör och drän-



vattenledningar. Att ha privata tekniska anläggningar i allmän platsmark försvårar vidare för drift och underhåll, vilket i praktiken innebär att fastighetsägare får svårt att uppfylla kraven i Järfälla kommuns dagvattenriktlinjer.

Ur planhandlingarna framgår att verksamheter av typen restauranger och kaféer kommer att etableras, varför utrymme för eventuell fettavskiljning bör beaktas.

### **Avfall**

Tekniska nämnden bedömer att en avfallsutredning bör tas fram för detaljplanen som syftar till att styra mot målen i översiktsplanen och avfallsplanen. En sådan utredning kan bland annat närmare förklara hur angöringen till kommunens avfallssystem ska gå till samt ligga till grund för reglering av avfallsbilars angöring för kvarteren, vilket bör ske från lokalgatorna. Utredningen bör också innefatta alla angöringar av alla avfallslösningar, exempelvis miljörum på kvarteren och för verksamheterna, tömningpunkter för fett- och kombitankar med mera. Vidare bör det avfallsprogram som Bygg- och miljöförvaltningen tagit fram inom ramen för detaljplanen omfattas i planbeskrivningen.

I planbeskrivningen står skrivet att ”sopsugsledningar på kvartersmark byggs och förvaltas av kommunen fram till anslutningspunkt. Från respektive anslutningspunkt byggs och förvaltas ledning av respektive fastighetsägare.” Tekniska nämnden konstaterar att skrivelsen inte är helt korrekt och istället bör omformuleras till följande: ”Kommunen bygger, äger och förvaltar sopsugssystemet, även på fastighetsmark. Detta regleras i första hand genom ledningsrätt och i andra hand genom servitut”.

Vidare anser tekniska nämnden att planbeskrivningen med fördel kan uppdateras vad gäller innehåller rörande avfallshantering. Nedan kommer ett förslag på formulering:

”Avfallshanteringen inom planen ska ske i enlighet med kommunens renhållningsordning samt tillämpningsanvisningar, vilket inkluderar Järfälla kommuns avfallsplan, föreskrifter samt riktlinjer för avfallshantering. Vidare har ett särskilt avfallsprogram för Veddesta tagits fram vilket reglerar avfallshanteringen inom området i både planeringsskede och i driftsfas. Fettavskiljare i livsmedelsverksamheter regleras i kommunens lokala riktlinjer för fettavskiljare.

Avfall som uppkommer inom fastigheterna ska hanteras och sorteras enligt kommunens anvisningar inom respektive fastighet och ske från närmaste väg. Återvinningscentral finns inom kommunen.”

### **Park och natur**

Det föreskrivs att större träd ska placeras där grönytor mynnar mot gaturummet. Tekniska nämnden noterar att detta bara kan gälla den smala grönremsan i väster av planområdet, av vilken större delen är reglerad som GATA i detaljplanen. Då grönytan är så liten och smal kan formuleringen hindra att utformningen uppfyller kvalitetsprogrammets övriga krav och en generellt bra gestaltning. Formuleringen kan därför med fördel tas bort.

I nordvästra delen av planområdet finns biotopskyddade äldre lindalléträd. Dessa träd är värdefulla ur naturvårdessynpunkt och borde bevaras i grönstrukturen. Tekniska nämnden noterar att det i detaljplanen står skrivet att ”Planförslaget innebär att inga

naturvärden tas i anspråk”, samtidigt som platsen för lindarna i plankartan är reglerad som GATA. Regleringen bör därför ändras till PARK. Vidare noterar tekniska nämnden att bevarad växtlighet på Kvarnbacken inte kan förutsättas, då platsen ligger inom planerat utbyggnadsområde.

Enligt Järfälla kommuns Lekvärdesfaktor kan endast två förskolor associeras till samma park för sitt behov av rörelsefylld zon, som då också ska vara inhägnad. I aktuell detaljplan bör detta område ligga i den platta delen av Kvarnbacken i anslutning till förskolekvarteret, varför denna plats inte kan utgöra förskolans vilda zon. I enlighet med Lekvärdesfaktorn bör platsen även ha en toalett tillgänglig.

Det framgår inte av planhandlingarna hur man kommit fram till att planen bidrar till att nå målet Högkvalitativa förskolegårdar. Tekniska nämnden bedömer att förskolekvarteret som bäst uppnår klass C enligt Lekvärdesfaktorns klassificering. Om föreslagen åtgärd utgör är en förbättring jämfört med nuvarande bestånd bör detta därför anges, tillsammans med använd data. Den minsta förskolan bör enligt tekniska nämnden tas bort, då den inte kan uppnå god standard enligt Lekvärdesfaktorn. Vidare bedömer tekniska nämnden att benämningen ”naturlek” i hänseendet med fördel kan bytas ut mot ”rörelsefylld lek”. Tekniska nämnden anser också att förskolekvarteret ur gestaltningssynvinkel kan tillåtas vara högre.

Avslutningsvis vill tekniska nämnden förtydliga att det är välbelagt att en tät stad utan bilfria vägar är mindre bra för barns rörelsefrihet och säkerhet. De negativa konsekvenserna bör därför framgå i planbeskrivningen och planerade åtgärder motiveras.

## **Övriga remissinstanser**

### **Naturskyddsföreningen**

Veddesta IV kommer att ligga kollektivnära, vilket är bra för klimat och miljö i stort.

I och med projekteringen av Veddesta IV kommer man att minska mängden hårdgjorda ytor, ta hand om befintliga föroreningar samt omläggning av spill- och dagvattenledningar, vilket förväntas gynna statusen i Ballstaån genom minskad tillförsel av föroreningar.

De som flyttar in i Veddesta IV kommer att ha nära till grönområden både i Kvarnbacken och till grönstråket utmed Veddestabäcken. Negativa effekter av planen som den beskrivs Bebyggelsen är hög och kompakt. Gårdarna är i de flesta kvarteren som vi ser det, för små.

Tillgången till nära ”natur” för det framtida Veddesta är klen och liknas i MKBn med delar av Stockholm stad. Därför kommer trycket på Kvarnbacken att bli påtagligt inte bara med besök från Veddesta IV utan även från andra närliggande planerade områden. Det är oklart vilka principer man kommer att följa avseende avfallshanteringen från hushållen.

Att tänka på är att planen, när den är antagen har en giltighet på 15 år. Mycket kan hända när det gäller olika riktlinjer för boendemiljö och miljöaspekter såsom handhavande av byggnormer, avfall med mera. Det är därför viktigt att man inte låser fast sig i det här läget i olika konstruktioner utan har en möjlighet att anpassa sig. Järfälla kommun har fram till 2027 att åtgärda föroreningsproblematiken i Bällstaån. Kommer man att hinna med detta?

Så som nämns i MKBn är det viktigt att de som kommer att bygga i Veddesta IV, och andra planområden i Södra Veddesta, hela tiden gör löpande miljöriskbedömningar och handlar därefter.

Att bygga kollektivnära är mycket bra men hur har man tänkt sig i byggskedet. Ställer man krav på byggarna avseende materialval, t.ex. trähus framför betong. Kan man bygga i trä i Veddesta IV under de förutsättningar som gäller för Järfälla? Man behöver görakontinuerliga bedömningar av den klimatbelastning som själva byggandet innebär.

Har man tänkt tanken att bygga kollektivhus, med flexibla planlösningar? Kan man ställa sådana krav?

Byggnaderna kommer att ha platta tak med plats för takterrasser. Föreningen menar att detta inte kan kompensera för de små gårdsytorna i flera av kvarteren. Kommer de som bor i husen att kunna odla på terrasserna. Hur gör man med blåsten? Har kommunen inga planer att ställa krav på att installera solceller i området?

### **Vattenmiljön – Veddestabäcken/Bällstaån**

Dagvatten från den norra delen av planområdet kommer att gå direkt till Bällstaån medan huvudparten av dagvattnet kommer att gå till Veddestabäcken. Enligt planen ska dels förorenade områden saneras och omhändertagandet av dagvattnet ske så att framtida flöden blir mindre känsliga för större regnmängder. De områden som nu planeras att bebyggas i Södra Veddesta och i Barkarkarby II ligger inom områden med stor översvämningsrisk. Det kommer att finnas mycket lite naturlig infiltrering varför dämpningen av flödena från bl.a. Veddesta IV, till inte minst Veddestabäcken, är en stor utmaning. Det är också viktigt att man som det sägs i MKBn, och som vi sagt vid tidigare yttranden, att man vid marksanering ser till att föroreningar inte sprids till Bällstaån / Veddestabäcken vid hög och plötslig nederbörd. Det gäller att, inte minst för PFOS eller andra PFOA- ämne som är vattenlösliga, inte når vattendragen.

### **Kvarnbacken**

Föreningen har besökt Kvarnbacken vid ett par tillfällen, nu senast för ett par veckor sedan. Området har som bekant ett högt naturvärde enligt en Naturvärdesinventering, men har även kulturvärden. Föreningen menar att alla tallar ska bevaras och att man ska behålla området i så stor utsträckning i det skick som det nu är, möjligtvis med undantag för den södra delen, där det kan behöva röjas för att öka tillgängligheten. När man går in från Veddestavägen på cykelvägen som leder ner till Ekonomivägen, finns omedelbart på höger hand en trädallé med ca 10 uppväxta träd. Dessa anser föreningen ska skyddas vid byggnationen.

Vi menar att det finns motsättningar, dels genom att både Kvarnbacken och området utmed Veddestabäcken utgör lättillgängliga områden för vistelse för de som kommer

att bo i Veddesta IV, samt för andra områden i närheten. Samtidigt kan man förvänta sig besöksstrycket kan komma att slita på båda områdena, inte minst på Kvarnbacken. Detta har även framförts i MKBn. Hällmarksområdet uppe på Kvarnbacken ser vi som extra känsligt. Man kan i andra områden se hur slitage blottlägger hållar där människor rör sig och att känslig vegetation försvinner. Hur tänker man lösa detta? Det finns ett litet skogsområde nära den friliggande förskolan. Det ligger lågt och är utmärkt för småutflykter för de små barnen. Låt området behålla sin spännande miljö. I MKBn föreslår man bland annat att man bör anlägga gångstigar i Kvarnbacken. Detta kan kanske motverka att det blir fri utveckling av stigar kors och tvärs. Däremot anser föreningen att Kvarnbacken inte får bli en välansad park. Det vilda bör ha förtur.

### **Avfallshantering**

Avfallshanteringen behandlas i stort sett i en mening – att man ska ha sopsug i området, som i övriga planområden inom Barkarbystaden och Södra Veddesta. Järfälla kommun, andra kommuner i norra Storstockholm och SÖRAB AB står inför beslut om en ny avfallsplan för perioden 2021 - 2032. I denna finns stora ambitioner för att minska avfallet från inte minst hushållen. Där poängteras behovet att kraftigt minska matsvinnet från hushållen. Det mest energieffektiva som föreningen förstår är att matavfallet samlas in separerat och skickas till biogasanläggningar, inte till reningsverken som nu är fallet i Barkarbystaden (muntlig information från VA-enheten i Järfälla). Naturskyddsföreningen uppmanar Järfälla kommun att välja en avfallslösning för hushåll där matavfallet utan förvaring eller transport i vatten kommer till separat rötningsanläggning.

Som föreningen förstår det är det inte klart hur man tänker sig lösningarna för avfallet från hushållen mer än vad som anges, att man ska ha sopsug. Detaljplanen för Veddesta IV skall ha en giltighetstid under 15 år varför ett antal beslut måste tas senast vid bygglovshantering. Av dessa skäl är det väsentligt för miljö, klimat och ekonomi att finna en framtidssäker lösning som är så optimalt som möjligt för hushållsavfallet.

Vi förutsätter av detaljplanen Veddesta IV (och för andra planerade områden) och den av Sörab AB gemensamt med deltagarkommunerna framtagna remissversionen av en styrande avfallsplan 2021\_2032 har tillräcklig överensstämmelse så att

- förbättrad energiåtervinning,
  - ökad materialåtervinning av plast och papper samt
  - minskad förbränning av restavfall
- uppnås.

Dessa behov följer även av kommunens energi -och miljöambitioner.

Till detta kommer därför också det avfall som genereras i hushållen och som idag samlas in vid återvinningsstationer och återvinningscentral (ÅVC). När det gäller det senare finns planer att inrätta en ÅVC i Stäkets verksamhetsområde och att den nuvarande, som vi förstår det, Görvälns ÅVC, kommer att avvecklas. Föreningen menar att det kommer att vara ohållbart om innevånarna i södra Järfälla skall åka till Stäkets ÅVC. Även om detta inte enbart berör Veddesta IV, måste Järfälla planera in lösningar även för detta.

## **E.ON Energidistribution AB**

Under 3. Planförslag - Föreslås information berörande transformatorstationer och elnät hamna under egen rubrik samt kompletteras med nedanstående:

Elnätet kommer behöva byggas ut till följd av den planerade bebyggelsen och förändringarna av gatustrukturen, mot fastställda anslutningspunkter inom allmän-/kvartersmark.

I och med att nätstation skall inhysas i byggnad får inga utrymmen för långvariga vistelser såsom bostäder, restauranger, kontor eller liknande vara placerade inom fyra meter från stationens vägg och tak. Placering och utförande samordnas med exploatör i god tid innan byggstart, kommunen skall tydligt klargöra för exploatör att nätstation kan komma behöva inhysas i planerad byggnad, avtal för nätstationen skall också vara upprättat innan byggstart.

Under Genomförande bör komplettering med följande text göras:

Vid utbyggnaden av elnät inom området, skall anslutningspunkter mot respektive fastigheter kunna fastställas via en ledningssamordning, där byggherren/exploatören står för merkostnader om utförandet i senare skede avviker från ledningssamordningens relationshandling.

Eventuella ledningsflyttar skall föranmälans minst 6 månader innan utförande, samt bekostas av den som det begär.

Nyanslutningar skall föranmälans minst 6 månader innan anslutning, där anslutningstiden kan påverkas av övrig anläggningsentreprenad inom området. Exempel på sådant kan vara montage och driftsättning av ny elnätsstation för försörjning av nya anslutningen.

Då planen omfattar uppförandet av inhysta stationer inom kvartersmark, krävs en samordnad entreprenad mellan byggherren och Eons entreprenör. För att säkerställa framdriften i exploateringen, krävs en framförhållningstid på minst 1 år från byggherren till montage av station.

Särskild framförhållning efterfrågas för särskilt effektkrävande anläggningar, då dessa kan motivera ytterligare förstärkning i nätet, exempelvis ladd-infrastruktur. På grund av rådande kapacitetsbrist i elnätet för regionen, behövs tidig planering och dialog med Eon Energidistribution inför anslutning av effektkrävande verksamheter.

## **E.ON Energilösningar AB**

E.ON Värme har idag fjärrvärmeledningar i Veddestavägen som passerar området samt mindre ledningar som idag försörjer aktuella fastigheter.

Dessa måste beaktas vid kommande arbeten, och eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören.

Planområdet ligger i befintligt fjärrvärmenät och fjärrvärmeledningar samt anslutningar finns inom alla befintliga fastigheter.

E.ON ser positivt på att vara en partner inom planområdet och tittar gärna på möjligheten att upprätta fjärrvärmeanslutning till de nya fastigheterna samt övriga anpassade energilösningar för planområdets energiförsörjning.

En tidig och kontinuerlig dialog möjliggör en optimal planering av eventuella flyttar och nya anslutningar.

## **Villaägareföreningen Lilla Björkeby**

Villaägareföreningen önskar att Ekonomivägen planeras som körbar gågata med regional cykelvägsstandard. Detta skulle ge en mer harmonisk koppling till parken längs med Veddestabäcken. Att skapa en körbar gågata kommer också ge en lugnare trafiksituation för cyklister/gående till/från närliggande skolor och Barkarby Station.

Enligt planbeskrivningen på sidan 13 så ska det finnas möjlighet till minst 25 m fri rörlighet på en grönremsa längs med Veddestabäcken. Det kanske stämmer enligt plankartan men bäckens strandkanter är flera meter breda och en smal remsa grönyta finns på andra sidan bäcken som endast kan nås från Björkebyvägen alt Järpvägen. Den effektiva grönremsan mellan den planerade Ekonomivägen, inklusive gång/cykelbana och Veddestabäckens strandkant närmast Veddesta IV är mindre än 15 m. Om hydromorfologiska åtgärder görs minskas grönytan ytterligare.

En bättre beskrivning av hur parken längs med Veddestabäcken är tänkt måste presenteras. Det räcker inte att skriva att grönområdet längs med Veddestabäcken planeras på sikt att rustas upp (planbeskrivningen sid 20). Parken benämns ha stor potential som grönskande länk men det förutsätter att parken blir tillräckligt stor för antalet personer som utnyttjar den. Tillgång till park och friyta värdesätts högt av hushåll enligt RUF 2050.

Höjden på fastigheter längs med Ekonomivägen

För att få en mindre dramatisk övergång från villornas höjd söder om detaljplanen föreslås att höjden på fastigheterna längs med Ekonomivägen begränsas till tre våningar.

Enligt MKB (sid 37) kan inte skred uteslutas innan en ny stabilitetsutredning görs där alla fastlagda parametrar ingår. Se även Tyréns PM Geoteknik kap 9.2. Fastigheternas stabilitet på andra sidan Veddestabäcken längs med Gökvägen får inte påverkas av bygget Veddesta IV. Kommunen måste kräva att exploitören tar fullt ansvar för ev. sättningsskador på fastigheter utanför detaljplanen.

## **Barkarby-Skälby Villaägareförening**

Med anledning av detaljplaneförslaget gällande Veddesta 4 som nu är ute på samråd har Barkarby-Skälby Villaägareförening följande åsikter och synpunkter.

Vi saknar en helhetsplan för hela Veddesta. Vi anser att en sådan helhetsplan borde ligga till grund för de olika nu pågående detaljplanerna, (Veddesta 1,2,3,4). I nuläget utformas en översiktsplan efter att detaljplanerna är fastlagda. Den naturliga gången borde vara att en helhetsplan fastställs och utifrån denna plan skapas detaljplanerna.

Enligt planförslaget ska det finnas möjlighet till minst 25 m fri rörlighet på den gröna smala remsan längs Veddestabäcken.(sid. 13) Detta omöjliggörs om en bilväg byggs. Vi anser därför att detta område ska ha enbart gång- och cykelbana. Det är mycket viktigt att bevara hela grönstråket då denna smala grönremsa enligt detaljplanerna för Veddesta 1,2,3 refererar till att denna ”park” är den plats där alla boende i Nya Veddesta ska inbjudas till lek, utevistelse och rekreation. Även vi medborgare som i dag bor i Barkarby/Skälby nyttjar detta stråk flitigt då det är det enda stråket som inte har någon biltrafik. Här kan barn i alla åldrar, mammor med spädbarn, pensionärer, motionärer, hundägare m.fl. gå och cykla säkert.

Vi saknar en helhetsbeskrivning över hur hela grönstråket längs bäcken ska utvecklas. Har ni själva någon helhetssyn över det tilltänkta området!?  
Tillgång till park och fria värdesätts högt av hushåll enligt RUFSS 2050

Höjden på fastigheterna närmast Veddestabäcken bör vara max 3 våningar. Det är viktigt att notera att tomtgränsen för villorna söder om detaljplaneområdet ligger närmare bäcken än villorna i detaljplanen för Veddesta 1.

Den nya bebyggelsen kommer närmare detta villaområde. För att få en mjuk och naturlig övergång mellan villaområdet och den nya staden bör höjden på bebyggelsen vara högst 3 våningar.

Vi efterfrågar utvidgade utredningar i alla detaljplaner för Veddesta som inkluderar de fastigheter som i dag ligger strax utanför gränserna för dessa planer. Det gäller buller, luft, miljö m.m. Hur påverkas de fastigheter som sedan länge funnits här av den nya bebyggelsen? Det borde vara av stor vikt för kommunen att undersöka eventuell påverkan på den befintliga bebyggelsen och dess miljö i lika stor grad som på den kommande bebyggelsen. Några sådana undersökningar har vi inte sett till. Det finns risk för skred och ras längs Veddestabäcken. En riskbedömning behöver göras för det befintliga villaområdet söder om Veddestabäcken innan byggnationen påbörjas. Kommunen måste därför kräva att de som bygger tar fullt ansvar för eventuella sättningsskador på villorna söder om bäcken. När gamla Veddesta centrum byggdes fick flera hus längs bäcken mycket stora skador.

## Medborgare 1

Med anledning av detaljplaneförslaget för Veddesta IV som nu är ute på samråd har jag följande synpunkter:

Jag saknar en helhetsplan för Veddesta I, II, III och IV.

Jag anser att en sådan helhetsplan borde ligga till grund för de olika, nu pågående detaljplanerna (Veddesta I, II, III, IV).

Som det nu är utformas en översiktsplan efter det att detaljplanerna är klara.



Den naturliga gången borde väl vara att en helhetsplan fastställs och att man utifrån den planen utarbetar detaljplanerna.

Enligt planförslaget ska det finnas möjlighet till minst 25 meter fri rörlighet på den gröna smala remsan längs Veddestabäcken (sid 13). Om en bilväg byggs finns inte den ytan.

Jag anser därför att detta område enbart kan ha gång- och cykelbana. Om man anlägger en bilväg blir det stor risk för olyckor för alla de barn och ungdomar som i dag rör sig i grönområdet och för alla de barn och ungdomar som kommer att bo i Veddesta. De kommer också att röra sig i grönområdet och måste då korsa en bilväg för att ta sig till och från grönområdet.

Det är mycket viktigt att bevara hela grönstråket då denna mycket smala remsa, enligt detaljplanen för Veddesta I, II och III, refererar till att denna ”park” är det område där alla boende i Nya Veddesta ska kunna vistas för lek, gemenskap och rekreation. Även vi som i dag bor i Barkarkby/Skälby nyttjar detta stråk flitigt då det är det enda stråk som inte har någon biltrafik.

Här kan barn i alla åldrar, föräldrar med barnvagn, pensionärer, motionärer, hundägare m fl gå och cykla säkert.

Jag saknar en beskrivning över hur hela grönstråket längs bäcken ska utvecklas. Tillgång till park och friyta värdesätts högt av hushåll enligt RUFSS 2050.

Bebyggelsen närmast bäcken och parkstråket bör ha max 3 våningar för att det ska bli en naturlig övergång mot villaområdet söder om bäcken.

När man byggde nuvarande byggnader på planområdet tog man hänsyn till att få en mjuk övergång mot villaområdet och såg till att byggnaderna närmast bäcken blev max 3 våningar. Jag anser att man bör behålla denna princip.

Jag efterfrågar utvidgade utredningar i alla detaljplaner för Veddesta som även inkluderar de fastigheter som i dag ligger strax utanför gränserna för dessa planer. Utredningar avseende buller, luft, miljö m m. Hur påverkas de fastigheter som sedan länge funnits här av den nya bebyggelsen? Så det borde vara av stor vikt för kommunen att också undersöka eventuell påverkan på den redan befintliga villabebyggelsen och dess miljö. Jag har inte sett någon sådan undersökning.

Det finns risk för skred och ras längs Veddestabäcken. En riskbedömning behöver göras innan byggnationen påbörjas. Kommunen måste också kräva att de som bygger tar fullt ansvar för eventuella sättningskador på villorna söder om bäcken.

Vid tidigare byggnation i Veddesta fick flera hus längs bäcken mycket stora skador.

## **PRO samorganisation i Järfälla**

PRO i Järfälla har tidigare yttrat sig över planerna i Veddesta och utöver det positiva med T-banan, sjukhuset, äldreboende, skolor och bostäder också uttryckt sin oro för livsmiljön med hänsyn till kraven på gröna ytor, husens utformning och negativa effekter av alltför hopträngda och ensidiga bostadsmiljöer vid en hårdexploatering av marken.

Människor ska trivas och ha råd att bo i nya områden med höga krav på en allsidig sammansättning och god samhällsservice. En stark ökning av 80+ de kommande 10



ären ställer mycket höga krav på samhället och bostäder/boende kvantitet och kvalitet. De aspekterna måste få en mer uttalad tyngd i detta och andra områden.

## Medborgare 2

Med anledning av detaljplaneförslaget för Veddesta IV som nu är ute på samråd har jag följande synpunkter:

Jag saknar en helhetsplan för Veddesta I, II, III och IV.

Jag anser att en sådan helhetsplan borde ligga till grund för de olika, nu pågående detaljplanerna (Veddesta I, II, III, IV).

Som det nu är utformas en översiktsplan efter det att detaljplanerna är klara.

Den naturliga gången borde väl vara att en helhetsplan fastställs och att man utifrån den planen utarbetar detaljplanerna.

Enligt planförslaget ska det finnas möjlighet till minst 25 meter fri rörlighet på den gröna smala remsan längs Veddestabäcken (sid 13). Om en bilväg byggs finns inte den ytan.

Jag anser därför att detta område enbart kan ha gång- och cykelbana. Om man anlägger en bilväg blir det stor risk för olyckor för alla de barn och ungdomar som i dag rör sig i grönområdet och för alla de barn och ungdomar som kommer att bo i Veddesta. De kommer också att röra sig i grönområdet och måste då korsa en bilväg för att ta sig till och från grönområdet.

Det är mycket viktigt att bevara hela grönstråket då denna mycket smala remsa, enligt detaljplanen för Veddesta I, II och III, refererar till att denna "park" är det område där alla boende i Nya Veddesta ska kunna vistas för lek, gemenskap och rekreation. Även vi som i dag bor i Barkarkby/Skälby nyttjar detta stråk flitigt då det är det enda stråk som inte har någon biltrafik.

Här kan barn i alla åldrar, föräldrar med barnvagn, pensionärer, motionärer, hundägare m fl gå och cykla säkert.

Jag saknar en beskrivning över hur hela grönstråket längs bäcken ska utvecklas. Tillgång till park och friyta värdesätts högt av hushåll enligt RUF 2050.

Bebyggelsen närmast bäcken och parkstråket bör ha max 3 våningar för att det ska bli en naturlig övergång mot villaområdet söder om bäcken.

När man byggde nuvarande byggnader på planområdet tog man hänsyn till att få en mjuk övergång mot villaområdet och såg till att byggnaderna närmast bäcken blev max 3 våningar. Jag anser att man bör behålla denna princip.

Jag efterfrågar utvidgade utredningar i alla detaljplaner för Veddesta som även inkluderar de fastigheter som i dag ligger strax utanför gränserna för dessa planer.

Utredningar avseende buller luft, miljö m m. Hur påverkas de fastigheter som sedan länge funnits här av den nya bebyggelsen? Så det borde vara av stor vikt för kommunen att också undersöka eventuell påverkan på den redan befintliga villabebyggelsen och dess miljö. Jag har inte sett någon sådan undersökning.

Det finns risk för skred och ras längs Veddestabäcken. En riskbedömning behöver göras innan byggnationen påbörjas. Kommunen måste också kräva att de som bygger tar fullt ansvar för eventuella sättningskador på villorna söder om bäcken.

Vid tidigare byggnation i Veddesta fick flera hus längs bäcken mycket stora skador.

### **Medborgare 3**

1. Bevara Parkstråket, som ett bilfritt parkområde, utmed Veddestabäcken.

Vi anser att det inte skall vara någon väg för biltrafik i Parkstråket utmed Veddestabäcken.

Bibehåll nuvarande koncept med endast en gemensam gång- och cykelväg i planområdet för Veddesta IV i Parkstråket utmed Veddestabäcken!

Om man anlägger bilväg så blir det stor risk för olyckor för de barn och ungdomar, som kommer att bo i Veddesta, när de vill ut och leka på grönområdet i Parkstråket, eftersom de för att komma dit då måste korsa en bilväg.

En eventuell bilväg skulle också minska grönytan i Parkstråket.

2. Bevara hela den nuvarande grönytan i Parkstråket

För att bevara parkområdet så skall det endast finnas gång- och cykelväg, mellan Byleden/Järfällavägen och Barkarbyskolan.

I dagsläget bedrivs fyra detaljplaner i Veddesta (I, II, III och IV), som alla ligger intill varandra. Tillsammans bildar de fyra planerna början på den helhetsstruktur som ska forma framtida Veddesta. Alla ovanstående planer intecknar möjligheten till lek och utevistelse i Parkstråket utmed Veddestabäcken. Även Veddesta II och III, som inte gränsar till Parkstråket.

Det finns inget motsvarande större plan yta för lek och rekreation någon annanstans i Veddesta.

Därför är det viktigt att bevara hela den gröna användbara ytan av Parkstråket utmed Veddestabäcken. Hela grönytan behövs för att få en bra boendemiljö och uppfylla grönytefaktorn för alla framtida 10.000 tals boende i hela Veddesta, inte bara de som kommer att bo i området Veddesta IV.

Enligt Dagvattenutredningen för Veddesta I Geosigma doknr. Grap 16092, kommer parkområdet närmast Veddestabäcken meandras, vilket kommer att minska grönytan.

Därför är det viktigt att bevara hela nuvarande grönyta i Parkstråket och endast ha gång- och cykelväg som nu. Annars blir det inte mycket kvar av det användbara parkområdet i Parkstråket, för rekreation och friluftsliv.

Text hämtad ur Dagvattenutredningsrapporten:

Parkmarken i utredningsområdets södra del kommer till stor del att upptas av Veddestabäcken som kommer att få en ny utformning med ökad meandring. Detta görs i samband med en hydromorfologisk utredning med syfte att förbättra vattenkvaliteten i Veddestabäcken vilket även bidrar till bättre förutsättningar för vattenkvaliteten i Bällstaån.

3. Bebyggelsen närmast Parkstråket skall ha max 3 våningar för att få en naturlig övergång mot Villaområdet i Barkarby.

När man byggde den nuvarande byggnaden på planområdet, tog man hänsyn till att det skulle finnas en mjuk övergång mot villabebyggelsen och såg till att det blev max 3 våningars höjd på byggnadsdelen mot Parkstråket vid Veddestabäcken..

Vi vill att man bibehåller denna princip.

## Medborgare 4

Vi som bor i villaområdet längs med Ekonomivägen är oroliga över hur just Ekonomivägen kommer att se ut efter exploateringen.

Vi vill INTE ha någon bil/kollektivtrafik på ekonomivägen. Gång – och cykelväg längs med den blivande parken blir bäst ur säkerhetsaspekt, miljöaspekt och även för allas trevnad. Buss- och biltrafik kan omdirigeras från bostadsområdena ut mot Veddestavägen och den norra sidan.

Vad skulle fördelen vara med att ha bil- och buss trafik på just Ekonomivägen?

Ni nämner inget särskilt i den senaste samrådshandlingen om hur det är tänkt att bli med Ekonomivägen. Varför står det inget om det? Någon borde kunna förklara för oss om hur planen för Ekonomivägen ser ut.

Gällande Ekonomivägen

Säkerhet:

Idag är det många vuxna och barnfamiljer som går längs med Ekonomivägen både till och från förskolor, skolor och arbete etc. Det är även många barn som lär sig cykla och åka rollerblades som exempel, då gatan är lugn och fri från bilar. Hur blir det när man har bussar och bilar åkandes på gatan? Olyckshändelser och risker för att barn ska skadas eller dö pga. trafiken? Vad är vinningen med buss och biltrafik på Ekonomivägen? Är det värt det?

Buller:

Varken vi som bor i villaområdet eller människorna som kommer att befinna sig i den framtida parken, kommer att trivas med buller från bilar och bussar. Den lilla

”gröna parken” som finns kvar kan man väl nyttja på bästa sätt dvs. bilfritt. Återigen vad är vinningen med buss och biltrafik på Ekonomivägen? Är det värt det?

Miljö:

Vi är inga experter men förstår att det inte kommer bli trevligt med bilavgaser och andra föroreningar från fordonen. Kan det verkligen få kallas för park om man har bussar och bilar åkandes längs med, eller är det bara för ”syns” skull som ni vill kalla det för park?

Återigen vad är vinningen med buss och biltrafik på Ekonomivägen? Är det värt det?

## **PRO Barkarby-Skälby**

PRO i Järfälla har tidigare yttrat sig över planerna i Veddesta och utöver det positiva med T-banan, sjukhuset, äldreboende, skolor och bostäder också uttryckt sin oro för livsmiljön med hänsyn till kraven på gröna ytor, husens utformning och negativa effekter av alltför hopträngda och ensidiga bostadsmiljöer vid en hårdexploatering av marken.

Människor ska trivas och ha råd att bo i nya områden med höga krav på en allsidig sammansättning och god samhällsservice. En stark ökning av 80+ de kommande 10 åren ställer mycket höga krav på samhället och bostäder/boende kvantitet och kvalitet. De aspekterna måste få en mer uttalad tyngd i detta och andra områden.

Och med följande tillägg:

Vi understryker att en hårdhänt urbanisering som föreslås för Veddesta IV och övriga förslag för Veddesta, inte är acceptabel.

För stor täthet ger inte ett angenämt boende.

Risker med farliga transporter och närhet till farligt gods måste lösas så att familjer inte utsätts för fara.

Mark som är förorenad bör rensas så att boende inte påverkas negativt.

Veddestaans vatten och tillflöden, även dagvatten, bör rensas snarast.

Hantering bör ske så att grundvattnet inte förorenas, som tydligen skett med PFAS.

Vi vill understryka att föreningslivet måste få tillgång till billiga, helst kostnadsfria samlingslokaler.

## **Swedavia Arlanda**

Swedavia Stockholm Arlanda flygplats har tagit emot och granskat föreslagen detaljplan. Med den position och den maximala totalhöjd som anges i plankartan föreligger ingen påverkan på befintliga eller planerade procedurer och hinderytor för Arlanda flygplats och vi har därmed inget att erinra.

Dock noteras att positionen för den högre byggnationen ligger inom procedurytor till Bromma flygplats som kräver analys för objekt som överstiger +80 m (RH2000). Det är dock Swedavia Bromma ([safetybromma@swedavia.se](mailto:safetybromma@swedavia.se)) som yttrar sig om behovet av flyghinderanalys för detta eller om motiveringen som används i

planbeskrivningen (referens till närliggande högre byggnation inom 150 m, som flyghinderanalyserats inom ramen för annan detaljplan) är acceptabel

## **Swedavia, Bromma Stockholm airport**

Swedavia Bromma Stockholm Airport har granskat detaljplan för Veddesta IV, Dnr Kst 2017/456.

De planerade byggnaderna med angiven position och maxhöjd innebär ingen inverkan på flygplatsens verksamhet (enligt genomförd flyghinderanalys för Veddesta 1:13 och 2:11, LFV D-2019-175345).

Därmed har flygplatsen inte något att erinra i ärendet.

## **Hyresgästföreningen**

Hyresgästföreningen i Järfälla har inget att erinra mot detaljplanen.

## **Norrvatten**

Norrvatten har en ledningsrätt för en huvudledning norr om planområdet. Att placera byggnader i närheten av huvudledningen innebär en risk. Av säkerhetsskäl bör därför inga byggnader anläggas inom 10 m från huvudledning, utan att behovet av skadeförebyggande åtgärder utreds.

Generellt gäller att huvudvattenledningar ej får utsättas för vibrationer eller belastningar av arbetsmaskiner och transportfordon utan att förstärkningsåtgärder vidtas för ledningar. Förändringar genom uppfyllnad eller nedschaktning av nuvarande markprofil får ej ske utan Norrvattens godkännande. För arbeten som berör huvudledningen erfordras avtal med Norrvatten om utförandet samt ett godkännande av bygghandlingar och ritningar.

### **Vattenfall Eldistribution**

Vattenfall Eldistribution AB, nedan Vattenfall Eldistribution, har studerat översänd remiss för ”Samråd detaljplan för Veddesta IV fastigheterna 2:76, 2:73 och 2:65 m.fl. i Järfälla Kommun” och lämnar följande yttrade.

Vattenfall Eldistribution har en elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan bestående av en 77 kV markkabel, lila streckad linje i karta nedan.

Elnätanläggningens läge i kartan är ungefärligt. Aktuell 77 kV markkabel är förlagd parallellt med Ekonomivägen på dess södra sida inom område betecknat som ”Gata” och ”Park” på aktuell plankarta. Det finns ingen information om denna markkabel i framtagna planbeskrivningar vad vi kan upptäcka. Enligt Vattenfall Eldistributions riktlinjer gäller följande avseende anläggande invid en 77 kV markkabel:

Byggnader som kräver grundläggning skall placeras på ett minsta avstånd av 5 meter till markkabelns närmaste fas. Inom ett område med minst 2 meter på vardera sidan om markkabelns yttersta fas bör markanläggning t.ex. träd o buskar inte

planteras. Om växtlighet i form av buskar och prydnadsväxter planteras inom ett område av 5 meter från ledningens mitt kan Vattenfall vara tvungen att flytta dessa vid en eventuell åtgärd på Vattenfalls markkabel vid t.ex. en driftstörning på markkabeln. Aktuella markanläggningar kan därvid skadas. Vattenfall skall i sådant fall hållas skadeslöst.

Ny parallell VA-ledning bör förläggas med ett minsta horisontellt avstånd av 2 meter till befintlig markkabelns närmaste fas. Vägbanekant för parallell väg bör placeras minst 2,5 meter horisontellt avstånd från markkabelns närmaste fas. Vägbanekant för parallell gång- och cykelväg bör placeras minst 0,5 meter horisontellt avstånd från markkabelns närmaste fas.

Vid ny korsande vägsträcka, både bilväg samt gång- och cykelväg, skall befintlig markkabel förläggas i rör. Inga nya parkeringsområden bör etableras över befintliga markkablar. Fundament för belysningsstolpe, reklamskyltstolpe eller liknande anordning bör placeras på ett minsta avstånd av 5 meter till markkabelns närmaste fas.

Man får inte utföra schaktning eller sprängning invid befintlig markkabelns närområde som kan medföra fara för markkabeln eller medföra att markkabeln kan vålla skada på person eller egendom. Schaktning vid förändring av markens nyttjande får inte ske inom ett avstånd av 5 meter från befintlig markkabel om risk för skada föreligger på Vattenfalls anläggning. Allt arbete skall utföras enligt EBR-anvisningar i aktuell EBR- publikation avseende förläggning av markkabel.

Vid arbete närmare än 2 meter av en kabel skall entreprenören ha utbildning i de delar av Elsäkerhetsanvisningar (ESA) som är nödvändigt för att arbetet ska kunna utföras på ett säkert sätt. Innan schaktning påbörjas skall Vattenfall kontaktas avseende kabelanvisning. Detta skall ske minst fem arbetsdagar innan arbetena påbörjas.

Om Vattenfalls markkabel skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

## **Skanova**

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom området som försörjer Vi förväntar oss att åtgärder för nya serviser till att kunna ansluta ev nya byggnader inom detaljplaneområdet till Skanovas nät meddelas, möjliggörs och bevakas under lednings-samordningen i kontakter med Skanovas representant för området.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningssåtgärder eller skydda telekablar för att

möjliggöra den föreslagna ledningsförläggningen förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

## **Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät har ingenting att erinra mot upprättat förslag eftersom de inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område.

### **IP-Only**

IP-Only har markförlagda kablar inom detaljplaneområdet.

Generellt så önskar IP-Only att så långt som möjligt behålla befintliga ledningar i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vidare så förutsätter IP-Only att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

Vid arbeten i närheten av befintliga ledningar behöver försiktighet iakttas så att inte skada uppkommer.

## **Samhällsbyggnadsavdelningens ämnesvisa ställningstaganden**

Nedan följer Samhällsbyggnadsavdelningens ämnesvisa ställningstaganden till de inkomna synpunkter som bedöms kunna hanteras inom ramarna för detaljplanearbetet. Övriga synpunkter har noterats.

### **Buller**

Bullerutredningen har uppdaterats med:

- Prognosår 2040 och Trafikverkets uppskattade trafikmängder för väg och spårtrafik.
- Förtydliganden kring hur maximala och ekvivalenta ljudnivåer uppnås.
- Redovisning av planlösningar i ett mer bullerutsatt läge som klarar krav enligt bullernormerna för bostäder.
- Beräkning av trafikbuller vid befintliga villor på andra sidan Veddestabäcken. Beräkningen inkluderar den uppskattade mängden trafik på Ekonomivägen samt lokalgatorna inom planområdet.

Frågan kring hantering störningar från speedwaybanan har utretts under planprocessen. Kommunen kommer att vidta åtgärder för att avveckla verksamheten då den inte bedöms vara förenlig med byggnation av bostäder intill den aktuella verksamheten.

### **Trafik och kommunikationer**

Planhandlingarna har remitterats till Swedavias flygplatser och totalförsvaret. Förslaget bedöms inte utgöra risk för riksintresset för luftfarten och/eller riksintresset

för totalförsvaret. Behov av flyghinderanalys i detaljplaneskedet bedöms därmed inte föreligga enligt Trafikverkets eller Länsstyrelsens yttrande.

Ekonomivägen kommer att projekteras och byggas som en smal lokalgata med gatumöblering och åtgärder för att begränsa trafiken och körhastigheten. Enligt tidigare politiskt beslut ska Ekonomivägen inte utformas för busstrafik.

Veddestavägen projekteras för att klara hög framkomlighet för stombusstrafik och på så sätt säkra förutsättningarna för goda kommunikationer mellan stadsdelarna. Vägnätet i Veddesta utformas för att prioritera gående och cyklister, särskilt till viktiga målpunkter och enligt riktlinjerna enligt den kommunala och regionala cykelplanen. Hur gatumiljön ska utformas hanteras i projekteringen med hänsyn på trafiksäkerhet och framkomlighet. Övergångsställen utformas med hänsyn till de oskyddade trafikanterna i dialog med trafikplanerare hos kommunen.

Veddestavägen har projekterats och kommer att byggas i etapper. Veddestavägen kommer att bli 28 meter bred när den blir färdig och ska rymma funktioner som gångbana, separata cykelbanor, hållplatslägen, kantstensparkering, plantering av större träd samt separata busskörfält där det är möjligt. På grund av de befintliga fastighetsgränserna och de pågående verksamheterna strax norr om Veddestavägen planläggs inte delar av den aktuella vägen i den här detaljplanen. När kvarteren norr om Veddestavägen detaljpanelägg kommer den befintliga kvartersmarken omvandlas till allmän plats dvs. gata och fullfölja den resterande funktionsplaneringen av gatan enligt projekteringsunderlaget. Riktlinjerna för busstrafik enligt RiBuss har beaktats vid projekteringen.

Parkstråket utmed Veddestabäcken ska utformas för att behålla den gröna karaktären som finns idag. För att minska störningarna på andra sidan Veddestabäcken genomförs ombyggnation av Enköpingsvägen med minsta möjliga körfält och gatumöbler.

### **Byggnadernas utformning och höjder**

En vindstudie har tagits fram i syftet att studera vindpåverkan på gatunivån som den föreslagna utformningen av bebyggelsen skulle kunna orsaka. Enligt utredningen så kommer bebyggelsen inte orsaka kraftiga vindförstärkningar varför alternativa utformningen inte har studerats vidare.

Invändiga krav på bostädernas utformning eller tekniska installationer som solceller hanteras inte i detaljplanen. Takterrasser, odling, solceller kan dock anordnas på byggherrens initiativ. Fördelning av upplåtelseform och bostadsstorlekar regleras ej i detaljplanen och fastställs först vid senare skeden.

Sänkning av byggnadshöjder i planförslaget har diskuterats med markägare efter samrådsutställningen. Utifrån ekonomiska aspekter bedömdes det inte vara rimligt att sänka bebyggelse till tre våningar närmast Veddestabäcken. Avståndet från det närmast belägna bostadskvarteret och villorna på andra sidan bäcken uppgår till ca 70 meter. Med det avståndet bedöms byggnadshöjden med 5 till 6 våningar inte utgöra något påtagligt visuellt intrång. Enligt solstudier kommer planförslaget inte heller innebära en betydande skuggning eller andra olägenheter. Träden längs



Veddestabäcken kommer att behållas för att bland annat bevara det visuella skyddet som finns idag.

### **Utveckling av Veddesta**

Den samlade bilden över den tänkta utvecklingen i Södra Veddesta beskrivs i ”Programmet för Veddesta” som godkändes i kommunstyrelsen i juni 2020. Den framtida detaljplaneläggningsen ska följa inriktningen i programmet för att säkerställa bland annat behov av olika funktioner som service, idrott, skolor, bostäder, arbetsplatser och parker/grönområden samt ligga till grund för viktig infrastrukturplanering.

### **Riskfrågor**

Riskutredningen har kompletterats med:

- Riskbilden utifrån transporter av farligt gods på Veddestavägen i relation till det aktuella planförslaget.
- Riskbilden med avseende på närliggande verksamheter intill planområdet.

Planförslaget har kompletterats med tekniska krav på byggnaderna närmast Veddestavägen för att minimera risken för människors hälsa och säkerhet vid en eventuell olycka.

### **Ras och skred**

Den geotekniska utredningen och planbeskrivningen har kompletterats med:

- Bedömning av markens lämplighet och stabilitet av påförda laster utifrån det aktuella planförslaget.
- Bedömning av ras- och skredrisken utifrån de förutsättningar som kan uppstå vid ett förändrat klimat.
- Grundläggningsförslag för bebyggelse samt förslag på åtgärder för att öka släntstabiliteten vid Veddestabäcken.

Vid byggnation är exploatören skyldig att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att kringliggande bebyggelse inte skadas vilket hanteras i bygglovsskedet. Enligt den geotekniska utredningen ska grundläggningen av bebyggelse inom planområdet inte orsaka sättningar/skador på kringliggande fastigheter.

### **Föroreningar**

Den miljötekniska utredningen har kompletterats med:

- Hur den uppmätta mängden PFOS förhåller sig till gällande gränsvärden.
- Tydliggörande kring bedömd risk för markföroreningar vid förskoletomten.
- Arbete med kompletterande provtagning vid den planerade förskoletomten har inletts.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats gällande bedömning av föroreningssituationen inom planområdet.

Enligt en gjord miljöteknisk undersökning så behöver PFOS-föreningar som kommer med grundvatten hanteras utanför planområdet vid föreningskällan. Tidigare har det gjorts en översiktlig provtagning för miljöföreningar inom hela Södra Veddesta men varifrån föroreningen kommer inte konstaterat i dagsläget. Kommunen jobbar aktivt med att förverkliga omvandlingen av industriområden i Veddesta till nya kvarter för bl.a. bostäder och kontor vilket kommer att innebära att områden undersöks i varje aktuellt projekt och påträffade föroreningar åtgärdas utifrån nödvändiga åtgärdsbehov. Miljökontoret har dessutom tillsynsansvar över verksamheter som orsakar föroreningar och ska ingripa i sådana fall.

### **Översvänningsrisk**

- En översvänningsutredning med avseende på beräknat högsta flöde och skyfall under 100-årsflöde har tagits fram.
- Rekommenderade åtgärder för att hantera översvänningsrisken har inarbetats i planförslaget.

Planhandlingarna har kompletterats med en översvänningsutredning både vid skyfall och vid beräknat högsta flöde (BHF). De åtgärder som har identifierats som nödvändiga för att hantera översvänningsrisken har inarbetats i planförslaget. Åtgärderna innefattar bland annat höjdsättning av mark och anpassning av bebyggelse så att byggnaderna inte skadas vid en eventuell översvämning, stående vatten undviks och framkomligheten för räddningstjänstfordon till byggnadernas entréer säkerställs. Åtgärderna säkerställs med planbestämmelser.

Planbestämmelserna har förts in på plankartan med avseende på hantering av översvänningsrisken.

Höjdsättningen har projekterats med hänsyn till översvänningsrisken och reglerats in på plankartan i gatukorsningarna. Gatuhöjderna har anpassats till anslutande detaljplan.

### **Dagvattenhantering, miljökvalitetsnormer för vatten och markavvattningsföretag**

Dagvattenutredningen har kompletterats med:

- Renings- och fördröjningsberäkningar utifrån reviderade kvartersgränser enligt granskningsförslaget.
- Dagvattenutredningen förtydligas med avseende på hur de föreslagna åtgärderna inom planområdet hjälper till att förbättra MKN status i vattenrecipienten.
- Hur avrinningen av ytvatten ska hanteras inom planområdet.

Miljökonsekvensbeskrivningen har förtydligats gällande miljökvalitetsnormerna för vatten och bedömningen gällande belastningen på Bälstaån.

Krav på erforderlig volym av dagvatten som behöver hanteras på kvartersmark finns angiven på plankartan och är baserad på kommunens riktlinjer för att säkerställa en god fördröjning och rening för att inte orsaka dagvattenhanteringsproblem till omgivande fastigheter och bidra till en högre rening av dagvatten innan vattnet når

recipienten. Volymen enligt bestämmelsen på plankartan baseras på de ytor som kommer att bli kvarters- respektive allmän platsmark.

Åtgärder som föreslås för att hantera översvämningsrisken är inte kopplade till åtgärder som föreslås för dagvattenhantering som till exempel underjordiska avsättningsmagasin utmed Ekonomivägen. Mark för dessa magasin har reserverats på allmän plats i detaljplanen. Skelettjordar och växtbäddar utmed gatorna har föreslagits för att säkerställa att kommunens riktlinjer för dagvattenhantering från allmän plats kan säkerställas inom detaljplaneområdet. Erforderlig dimensionering av avsättningsmagasinet säkerställs i detaljplanen och under projekteringen i området. Se sidan 46 i planbeskrivningen. Krav på dagvattenåtgärder på kvartersmark kommer att ställas genom avtal med markägare och i bygglovsprocessen.

Reningen av dagvatten inom planområdet bedöms också förbättras avsevärt jämfört med dagens situation. Påträffade markföroreningar kommer att tas bort och marken kommer att saneras till känslig markanvändning. Planförslaget innebär att olika dagvattenreningsåtgärder kommer att anläggas på respektive kvarters- och gatumark.

Idag består området av huvudsakligen bebyggda och hårdgjorda ytor utan anläggningar för rening eller fördröjning. Marksanering och implementering av åtgärder för dagvattenhantering bedöms bidra till en avsevärd rening av kemiska och biologiska föroreningar, vilket framgår av tabellerna i dagvattenutredningen. Planförslaget bedöms därmed bidra till en förbättring för miljö kvalitetsnormerna och minska belastningen på Bällstaån.

Kommunen jobbar aktivt med att förebygga belastning på Bällstaån i varje detaljplan, genom att ställa krav på fördröjning och rening i varje enskild detaljplan. Krav på att dagvattenriktlinjerna ska följas ställs även i bygglovsskeden för byggnation inom områden med äldre detaljplaner

Det befintliga markavvattningsföretaget har kommunen bedömt som inte aktiv och planförslaget kommer inte orsaka större belastning på Veddestabäcken. Med de aktuella åtgärderna för dagvattenhantering bedöms dagvattenmängderna minska från planområdet jämfört med idag. Markavvattningsföretaget bedöms därmed inte påverkas negativt.

### **Social hållbarhet**

Planhandlingarna förtydligas med hur stor friyta varje elev/barn förväntas få inom de föreslagna förskolegårdarna.

Allmänhetens tillträde, och utformning av de allmänna ytor, säkerställs i samband med att detaljplanen genomförs. De allmänna platserna utformas enligt gällande kommunala krav och riktlinjer.

I dagsläget är det oklart hur exakt parkstråket utmed Veddestabäcken kommer att utformas men det pågår ett arbete mellan förvaltningarna i kommunen gällande den framtida utformningen, gestaltningen och funktionsplaneringen av grönområdet.

### **Infrastruktur och teknisk försörjning**

Avsnittet förtydligas gällande avfallshanteringen.

Norrvattens huvudledning ligger ca 190 meter norr om planområdet. Behov av utredning för skadeförebyggande åtgärder med avseende på huvudledningen bedöms inte föreligga för detaljplan Veddesta IV.

Genomförandet av detaljplanen förutsätter flytt av befintliga markledningar vilket hanteras i projekteringen för Veddesta I och Veddesta IV.

Hur elförsörjningen ska fungera till de planerade kvarteren hanteras i projekteringen. Planförslaget innebär att transformatorstationer/tekniska anläggningar ska byggas in i kvarteren. Friliggande E-områden har därmed inte reserverats på plankartan.

### **Sammanfattning av gjorda ändringar och revideringar inför granskningen**

Samråd av detaljplaneförslaget har lett till följande revideringar:

- En översvämningsutredning utifrån projekterade höjder har tagits fram, nödvändiga åtgärder har reglerats/justerats på plankartan.
- Förskoletomten utökas mot Kvarnbacken, förslag på utformning har tagits fram.
- Plangränsen har justerats i nordvästra delen av planområdet. Allén utmed gång-och cykelvägen vid Veddestavägen har undantagits från planområdet.
- Riskutredningen har kompletterats och frågorna har stämts av med Attunda Brandförsvär.
- Gatuprojektering har tagits fram och byggnadshöjderna har justerats utifrån projekteringsunderlaget.
- Kompletteringar i bullerutredningen med förslag på planlösningar enligt gällande normer samt efterfrågade trafiksiffror från Trafikverket.
- Verksamhetsbullerutredningen har förtydligats utifrån de befintliga verksamheter som bedrivs i anslutning till planområdet.
- Ytor har uppdaterats i dagvattenberäkningarna.
- Avtal med speedwaybanan har inletts.
- Bedömning av risk för ras och skred har förtydligats utifrån den belastning som bebyggelsen inom planförslaget kommer att innebära.
- Den miljötekniska utredningen har förtydligats kring risk för föroreningar inom förskoletomten.
- Vindstudien har tagits fram med studier av fler vindriktningar.
- Uppdatering av den strategiska miljökonsekvensbeskrivningen.

Samhällsbyggnadsavdelningens anser att de synpunkter som kommit in under samrådet har utretts i den mån det är rimligt. Planförslaget har därefter reviderats. Planförslaget föreslås ställas ut på granskning.

Anders Berg  
Tf. Planchef

Kristupas Liorancas  
Planarkitekt