



## GRANSKNINGSUTLÅTANDE

### Förslag till detaljplan för Veddesta IV, fastigheten Veddesta 2:76 m.fl.

#### Innehåll

Förslag till detaljplan för Veddesta IV, fastigheten Veddesta 2:76 m.fl.	1
Innehåll	1
Bakgrund	2
Förslaget syfte och huvuddrag	2
Hur granskningen gått till	2
Inkomna synpunkter och samhällsbyggnadsavdelningens ställningstagande	3
Statliga och regionala myndigheter	3
Länsstyrelsen	3
Lantmäteriet	5
Trafikverket	6
Region Stockholm, Trafikförvaltningen	7
Stendörren	9
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	10
Miljö- och bygglovsnämnden	10
Barn- och ungdomsförvaltningen	20
Tekniska nämnden	20
Övriga remissinstanser	24
Vattenfall Eldistribution AB	24
E.ON Energidistribution	25
Villaägareföreningen Lilla Björkeby	26
Brandkåren Attunda	27
Swedavia	28
Allmänheten och de boende i anslutning till planområdet	28

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för Södra Veddesta att utvecklas till en ny stadsdel med stadskvaliteter där bostäder, moderna arbetsplatser, handel och service blandas. Planförslaget möjliggör även en friliggande förskola samt en integrerad förskola.

### **Hur granskningen gått till**

Planförslaget har varit utsänt på granskning under tiden 25 maj – 23 juni 2021.

Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens webbplats [www.jarfalla.se](http://www.jarfalla.se) samt hos kommunens servicecenter, Riddarplatsen 6 i Jakobsbergs centrum.

Ett informationsmöte med de närboende har hållits digitalt den 14 juni 2021.

## **Inkomna synpunkter och samhällsbyggnadsavdelningens ställningstagande**

Under granskningen har 23 yttranden inkommit, varav 21 med synpunkter. Nedan följer en sammanfattning av framförda synpunkter samt Samhällsbyggnadsavdelningens kommentarer. Inkomna skrivelser finns i sin helhet tillgängliga hos Samhällsbyggnadsavdelningen.

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

- Länsstyrelsen 2021-06-23
- Lantmäteriet 2021-06-15
- Trafikverket 2021-06-23
- Region Stockholm, Trafikförvaltningen 2021-06-23
- Brandkåren Attunda 2021-06-23
- Barn- och ungdomsförvaltningen 2020-06-22
- Tekniska nämnden 2021-06-22
- Miljö- och bygglovsnämnden 2021-06-23
- Kultur-, demokrati- och fritidsförvaltningen 2021-06-23
- Villaägareföreningen Lilla Björkeby 2021-06-23
- Stendörren 2021-06-24
- Vattenfall Eldistribution 2021-05-25
- E.ON Energidistribution 2021-06-22
- Privatpersoner

### **Planförslaget har lämnats utan erinran av:**

- Swedavia 2021-05-31
- E.ON. Värme 2021-06-24

## **Statliga och regionala myndigheter**

### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende miljö kvalitetsnormer för vatten.

### **Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL**

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN)*

Länsstyrelsens synpunkter från samrådet kvarstår i stora delar. Länsstyrelsen anser att det inte är säkerställt att det går att följa miljö kvalitetsnormer för vatten för aktuell recipient om planförslaget genomförs.

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen i sin bedömning av exploateringens påverkan på statusen i Bällstaån har utgått från kommunens egna dagvattenriktlinjer. I planbeskrivningen saknas emellertid en redogörelse för hur kommunens dagvattenriktlinjer ser ut i förhållande till miljöproblemen i Bällstaån och hur flödeskravet kan ställas i relation till föroreningar och föroreningssituationen i Bällstaån.

Kommunen behöver därför tydligare visa att den föreslagna fördröjningsvolymen är tillräcklig med hänsyn till icke-försämringskravet som gäller för vattenförekomsten. Kommunen behöver i sammanhanget även ta ställning till de flödesrelaterade miljöproblemen, eftersom Bällstaån har stora problem med återkommande översvämningar.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Dagvattenriktlinjerna och de riktvärden som anges i dessa är utformade för att uppfylla MKN för vatten. Detaljplanen uppnår med råge dagvattenriktlinjerna vilket därmed ger goda möjligheter att uppnå MKN i Bällstaån. Detta har förtydligats i planbeskrivningen samt miljökonsekvensbeskrivningen. I dagvattenutredningen finns även en redogörelse för beräknad koncentration och mängd av olika ämnen såväl i nuläget samt efter exploatering med och utan föreslagna reningsåtgärder. Med rening beräknas koncentrationen och mängderna minska för samtliga studerade ämnen, vilket inte enbart medför att icke-försämringskravet uppnås utan även att detaljplanen ger en avsevärd förbättring. För fosfor uppnås exempelvis en drygt 80% minskning mot nuläget motsvarande 2,9 kg mindre fosfor per år. Föreslagen dagvattenrening har delvis justerats i en systemhandling. Systemhandlingen biläggs antagandehandlingar och innehåller även kompletterande reningsberäkningar. En skyfallsutredning har tagits fram som visar på vilka delar som riskerar att översvämmas vid höga flöden i Veddestabäcken. Resultatet av utredningen har bland annat inneburit att en av byggnadsvolymer har utformats med fri höjd över marken.*

Vidare finns höga halter PFOS i grundvattnet som i sin tur förorenar Bällstaån som redan har problem med PFOS. I samrådsskedet efterfrågade vi en redogörelse för varför den mängd PFOS i grundvattnet som läcker till Bällstaån anses vara förenlig med MKN. I planbeskrivningen nämns att förorenade massor ska schaktas bort och ersättas med rena massor, vilket kan påverka grundvattnet som hamnar i Bällstaån. Kommunen behöver redogöra för hur detta kan undvikas och för att mängden PFOS i grundvattnet som läcker till Bällstaån inte medför att MKN för vatten i ån inte kan följas.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Höga halter av PFOS har uppmätts såväl inom området som utanför. Problemet bedöms därför ha en större utbredning än enbart planområdet. Källan till PFOS är sannolikt inte inom planområdet eftersom det finns en god kännedom om de verksamheter som funnits på platsen. Inom planområdet bedöms det därmed som omöjligt att lösa problemet vid källan. Risk för människors hälsa bedöms inte som sannolik då de övre jordlagren inom området kommer att schaktas bort och ersättas av nya rena massor i samband med byggnation. Risken att människor därmed kommer i kontakt med förorenade massor är därför obefintlig. Dessutom visar provtagningar på betydligt lägre halter av PFOS i jordlagren vilket indikerar att PFOS främst finns i de undre grundvattenmagasinen. Spridningen av PFOS till Veddestabäcken bedöms även den som minimal. Eftersom övre jordlager schaktas ut kommer det sannolikt inte ske någon betydande spridning från jorden till Veddestabäcken. De undre grundvattenlagren är i sin tur avskiljda från Veddestabäcken med kompakta lerlager med låg konduktivitet så någon betydande spridning därifrån är också osannolik. Provtagningar har även gjorts i Veddestabäcken såväl uppströms som nedströms planområdet. Proverna visar inte på någon ökning av halterna PFOS förbi planområdet. Sammantaget bedöms problemet med PFOS varken vara en konsekvens av detaljplanen eller vara någon risk för exempelvis människors hälsa och säkerhet inom*

*planen. Miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen har förtydligats kring såväl PFOS-förekomst samt PFAS.*

I samrådsredogörelsen anges att avsättningsmagasin inte ska användas för att hantera översvämningsrisker. I planbeskrivningen anges däremot att magasinerna just kan komma att användas för hantering av stora vattenmängder. Slam och sediment kan virvla upp vid stora regn, som vid skyfall. Därmed finns det risk för ineffektiv rening. Det finns också risk att näringsämnen som var tänkta att renas via sedimentering istället frisätts och når recipienten. För att reningen i avsättningsmagasinen ska fungera krävs underhåll. Kommunen behöver visa vilka åtgärder som krävs för att säkerställa att avsättningsmagasinen inte slammar igen. Kommunen behöver även redogöra för avsikten med avsättningsmagasinen med avseende på tidigare motsägande citat.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Översvämningsrisker är tänkta att bland annat åtgärdas genom en medveten höjdsättning där byggnader höjdsätts högre än omgivande gator samt genom att ett av kvarteren närmast Veddestabäcken delvis utformas med fri höjd över marken. Dessa med flera åtgärder beskrivs i kapitlet "översvämning och skyfall" i planbeskrivningen.*

*Avsättningsmagasinet är inte en del av översvämningshanteringen och vi kan inte heller se att det anges i varken planbeskrivningen eller berörda utredningar, om så har uppfattats är det felaktigt. Gällande driften av magasinet så är det tänkt att utformas med slamficka från vilken en spolbil kan suga upp sediment och spola rent magasinet med jämna mellanrum. Magasinet ligger inom allmän plats och underhålls av Järfälla kommun. Ovan mark har särskild omsorg lagts vid utformningen för att möjliggöra uppställning av spolbil. Detta har förtydligats i planbeskrivningen men i övrigt anser kommunen att detta är av en sådan teknisk karaktär att det inte är lämpligt eller möjligt att reglera närmare i plankartan.*

## **Lantmäteriet**

### **Koordinater med koordinatkryss**

Lantmäteriet har inte kunnat finna koordinater med koordinatkryss på plankartan. Det bör finnas två koordinater med koordinatkryss i öst-västlig riktning och två i nord-sydlig riktning.

### **Ersättning vid upphävande av gemensamhetsanläggning**

Lantmäteriet vill erinra om att vid upphävande av gemensamhetsanläggning ska ersättning för utrymmet som frigörs betalas enligt 40 a § anläggningslagen. Bestämmelsen är tvingande.

### **Medfinansiering**

Under rubriken Finansiering, s. 41 i planbeskrivningen, sägs att exploateringsavtalet omfattar "medfinansiering av stora allmänna anläggningar i områdets närhet som bedöms vara till nytta för planområdet". Om medfinansieringen omfattar andra anläggningar än tunnelbanan (som behandlas i nästkommande stycke) bör detta redovisas i planbeskrivningen, jfr 4 kap. 33 § PBL.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Koordinater har lagts till på plankartan. Planbeskrivningen har förtydligats avseende vilka investeringar som avses.*

## Trafikverket

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. Detaljplanen angränsar till Veddesta etapp III, II och I, men ligger längre från järnvägen än dessa. Planområdet är beläget ca 200 meter sydväst om Mälarbanan och ca 450 meter från E18, som båda är utpekade riksintressen för kommunikationer.

## Buller

Prognosvärden för 2040 för E18 vägtrafik och spårtrafik är uppdaterat i bullerutredningen. I övrigt kvarstår Trafikverkets synpunkter från samrådsskedet gällande buller som behöver omhändertas. Trafikverket saknar fortfarande redovisning över ljudnivåer från enbart E18. Det som redovisas är ekvivalenta och maximala ljudnivåer från väg (sammantaget). Trafikverket saknar också enskild redovisning över ekvivalenta ljudnivåer från tågtrafik.

Enligt kartorna över förskoleområdena uppfylls inte Naturvårdsverkets riktvärden för det som kallas ”övriga vistelseytor inom skolgården”. Kommunen behöver redovisa hur dessa bullerkrav ska klaras.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Trafikbullerutredningen har kompletterats med bullerberäkningar som redovisar bullerutredning från enbart Trafikverkets anläggningar. Se bilagorna i trafikbullerutredningen. Buller från Trafikverkets anläggningar bedöms inte påverka planförslaget.*

*Med den tänkta utformningen av bebyggelse enligt planförslaget bedöms det finnas goda möjligheter att skapa förskolegårdar där ekvivalent bullernivå inte överskrider 50 dBA för yta som ska användas för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Se bilagan på sidan 21 i trafikbullerutredningen. Vid behov kan plank uppföras på östra sidan av fastigheten utmed lokalgatan för att begränsa trafikbuller ytterligare. De planerade förskolegårdarna ligger i ett skyddat läge och längre bort från större vägar. Risker för att maximala bullernivåer skulle förekomma i någon större utsträckning bedöms därmed som låg. Behov av ytterligare kompletterande utredningar bedöms inte föreligga.*

I samrådsskedet efterfrågade vi redovisning av planlösning som tillser att riktvärden för buller för bostäder innehålls. Redovisade planlösningar för berörda lägenheter med överskridanden saknas. Därmed kvarstår vår synpunkt om att kommunen inte har visat hur riktvärden för buller ska klaras för bostäder mot Veddestavägen, med bullernivåer över 60 dBA. Skyddsåtgärder som planeras för att uppnå riktvärdena ska redovisas i plankarta.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Trafikbullerutredningen har kompletterats även med planlösningar för att studera ifall bullervärdena kan innehålls för de planerade bostäderna. Enligt redovisade planlösningar så är det möjligt att planera lägenheter som klarar de uppsatta bullervärden vid fasad genom att bygga smålägenheter utmed Veddestavägen. Se sidorna 35-57 i trafikbullerutredningen.*

### **Luftfart**

Swedavia har inkommit i samrådsskedet med att byggnaderna inte påverkar luftfarten negativt och att de inte har något att erinra. För att de höga objekten ska hinna komma in i flyghinderdatabasen och publiceras på flygkartor, ska en flyghinderanmälan skickas till Försvarmakten. 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.

### **Geoteknik, dagvatten och översvämningsrisk**

Planområdet ligger som tidigare beskrivits längre ifrån Trafikverkets anläggning än detaljplanerna för Veddesta I, II och III. Utifrån redovisat material kan Trafikverket inte se att det föreligger risker för Trafikverkets anläggningar kopplade till föreslagna dagvattenåtgärder, förutsatt att dagvattenförslagen genomförs. I och med att området får ny utformning från dagens situation och användning, kommer mängden dagvatten minska då området utformas för bostäder och handel. När det gäller översvämningsriskerna med upp till 100-årsregn så ökar inte mängden vatten mot dagens situation, det planeras även för en översvämningsyta i planområdet för fördröjning vid skyfall. Efterlevs de planerade åtgärderna och förslagen ser Trafikverket inte problem för Trafikverkets anläggning vad gäller dagvatten och översvämnning.

Då planområdet för Veddesta etapp IV ligger en bit ifrån järnvägen och dagvattenhanteringen ser ok ut, ser vi inte behov av att upprätta ett bevakningsuppdrag i nuläget. Men Trafikverket ser stora behov av att kommunen samordnar och följer upp utförandet av samtliga Veddesta detaljplaner avseende dagvatten-, geoteknik- och översvämningsfrågor, så att dessa som helhet för Veddestaområdet blir robusta och hållbara.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Kommunen projekterar och bygger ut gator och andra allmänna platser utifrån de aktuella krav som ställs i kommunen, vilket säkerställs genom projektering och vid genomförandet. Kommunen har därmed rådighet att säkerställa långsiktiga lösningar för området.*

### **Region Stockholm, Trafikförvaltningen**

Region Stockholm ser positivt på föreslagna bebyggelseutveckling och välkomnar förslaget till detaljplan för Veddesta IV som en del i den kollektivtrafiknära utbyggnaden av Barkarbystaden och Veddesta. Regionen noterar att kommunen i planbeskrivningen anger att den förväntade befolkningsstorleken blir cirka 2000 personer, dock saknas en demografisk sammansättning över fördelningen vilket kan vara behjälpligt i arbetet med att säkerställa att den service som möjliggörs för är den mest lämpade.

Regionen ser positivt på att ytan för förskolan utökats i plankartan. Regionen noterar att skrivningar om friytor och storlekar på förskolor inom planområdet har tydliggjorts något. Huruvida det är tillräckligt är dock fortfarande svårt att avgöra då planen inte fullt ut beskriver förväntat antal barn i förskolorna.

Regionen noterar att det endast redovisas parkeringsplatser för bilar i planförslaget och därför kvarstår regionens synpunkt att planen bör redovisa planerade cykelparkeringar samt möjligheter till olika mobilitetslösningar för såväl boende som besökare inom området.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: I detaljplaneskedet är det svårt att göra en realistisk uppskattning av den framtida demografiska fördelningen och siffran är en uppskattning utifrån ett relativt högt scenario. Den demografiska fördelningen styrs i hög grad av lägenhetsstorlekar och kommunen har inte bedömt det som lämpligt att införa begränsningar i planen gällande lägenhetsstorlek.*

*Vid planläggningen så har ett generellt nyckeltal på 0,2 förskoleplats per 100 BTA tillämpats för att uppfylla behovet av förskoleplatser som exploateringen kan generera inom planområdet. Detaljplanen möjliggör en flexibel markanvändning där byggnadernas användning kan ändras på sikt utifrån rådande behov. T.ex. kan den tomt som är avsedd till förskoleverksamhet på sikt byggas om till äldreboende. I bostadskvarter kan kontor och olika centrumverksamheter inrymmas för att tillgodose större servicebehov i närområdet. I stycket "förskolor" beskrivs både behovet av förskoleplatser samt möjliga friytor per barn. Sammanfattningsvis bedöms den fristående förskolan kunna erbjuda ca 18-19 kvadratmeter friyta per barn och den integrerade förskolan ca 20-24 kvadratmeter friyta per barn.*

*I arbetet med programmet för Veddesta har behov och möjliga placeringar av offentlig service som skolor och förskolor samt kommersiellt service setts över. Programmet för Veddesta är ett underlag för detaljplanerna i Veddesta och kommer även att implementeras i det fortsatta planeringsarbetet. Planbeskrivningen har kompletterats med redogörelse av cykelparkeringsbehov.*

Regionen efterfrågar tydligare skrivningar kring det regionala cykelstråket Skälbystråket som löper längs med området. Även cykelstråket längs Veddestavägen har en viktig funktion för den regionala cyklingen då det kopplar till regionala cykelstråk. Beskrivningen bör innehålla att det är viktigt att framkomlighet, genhet och säkerhet säkerställs på för dessa stråk, i enlighet med den regionala cykelplanen. Det kan också beskrivas att det bör säkerställas att det inte uppstår korsningspunkter där risk för konflikter med motorfordonstrafik eller gångtrafik skapar trafiksäkerhetsproblematik eller fördröjningar för cykeltrafiken.

Region Stockholm noterar vidare att inga konkreta siffror kring dimensioneringen av Veddestavägen eller att RiBuss nämns i planbeskrivningen när det handlar om Veddestavägens utformning. Dock redovisar kommunen att riktlinjerna i RiBuss har beaktas vid projekteringen. Regionen anser att det är viktigt att all ny infrastruktur som byggs följer de riktlinjer som regionen har tagit fram för att säkerställa att stombussar och lokalbussar ska få en säker trafikmiljö med tillräckligt hög framkomlighet på all infrastruktur som berör busstrafiken.

Region Stockholm ser positivt på att separata kollektivtrafikfält kan inrättas. Dock så kvarstår att det förs in en gatusektion för Veddestavägen i planbeskrivningen som visar på detta. Principsektionen bör visa fördelningen mellan olika trafikslag och funktioner. Exempelvis när det gäller stombussstrafikering så ska busskörfältsbredden vara 3,5 meter i varje riktning för att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet för bussen. Regionen noterar att en bredd på 28 meter inte förts in i



plankartan för GATA1 och att de funktioner som kommunen har som ambition inte beskrivs med en måttsatt sektion i planförslaget. Regionen anser att det bör beskrivas vilka funktioner som ska inrymmas i planförslagets 23 meter och vilka funktioner som ska inrymmas i de 5 meter som angränsande plan i norr om planförslaget ska ha.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Projekteringsunderlag för Veddestavägen som har tagits fram tar hänsyn till bussframkomlighet och säkra gång-och cykelvägar. Projekteringen och förslaget på utformningen av vägen har tagits fram i samarbete med kommunens trafikplanerare. Framkomlighetsanalys för busstrafik på Veddestavägen har även studerats i en trafikmodell för Veddesta/Barkarby. Framkomligheten för busstrafik på Veddestavägen bedöms kunna säkerställas även vid fortsatt byggnation i Veddesta. Planbeskrivningen uppdateras med situationsplan som visar på den tänkta utformningen av Veddestavägen med de funktioner som är tänkt att inrymmas på gatorna.*

Regionen anser att 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) dygnekvivalent ska den utmärkas separat. Med nuvarande skrivning i plankartan är det fortfarande otydligt var riktvärdena för lek, vila och pedagogisk verksamhet ska innehållas.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: De trafikbullerberäkningar som har tagits fram och som har tagit höjd för trafikökning fram till 2040 indikerar att det finns goda möjligheter att uppnå gällande riktvärden för ljudmiljö på förskolegården. Bullerberäkningar ska även redovisas i samband med bygglovsskedet när utformningen av utformningen av förskolebyggnaden och gården blir fastställd.*

Region Stockholm har ett gott samarbete med Järfälla kommun och ser fram emot fortsatt arbete för att gemensamt skapa förutsättningar för en hållbar utveckling och ett hållbart resande.

## **Stendörren**

I planbeskrivningen redovisas en solstudie där det framgår att den planerade bebyggelsen på fastigheten Veddesta 2:54 kommer att skuggas av den höga bebyggelsen i kvarter 4-1, samma gäller för befintlig bebyggelse. Detta kan medföra svårigheter i att åstadkomma dagsljuskraven i den planerade bebyggelsen i Veddesta 2:54.

Fastigheten AB Veddesta 2:54 har ingenting emot den höga bebyggelsen i sig utan föreslår att den kan organiseras så att de höga husen medför mindre skuggning av fastigheten.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Utredningarna har kompletterats med en dagsljusstudie med avseende på bostadskvarteren som kan byggas strax väster om planområdet. Eftersom det inte finns underlag med möjliga planlösningar för de planerade bostäderna i Veddesta 2:54 så har liknande planlösningen tillämpats som i kvarteret 4-1 för denna analys. Avståndet mellan de planerade bostadskvarteren är från 28 till 34 meter vilket bedöms enligt solstudien vara tillräckligt för att innehålla*

riktvärden för direkt solinsläpp. Se kompletterande dagsljusberäkning Light Bureau 2021-08-30.

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

### **Miljö- och bygglovsnämnden**

#### **Plankarta med bestämmelser**

Planbestämmelser gällande parkering, vårdanvändning och handel behöver förtydligas. Byggrätten föreslås regleras med en fastställd area istället för procent.

Bestämmelserna för korsmark och ringprickad mark är formulerade på ett sätt som gör att marken endast får förses med komplementbyggnader. Det innebär att marken därmed inte får bebyggas med mur, plank etc.

Korsmarken får bebyggas med komplementbyggnader och skärmtak. Reglering gällande skärmtak behöver förtydligas i planhandlingarna. Det är oklart vad som menas med skärmtak. Ett fristående skärmtak är detsamma som en komplementbyggnad. Om syftet är att dela upp byggrätten för komplementbyggnader avseende byggnader med eller utan väggar är det bättre att reglera med öppen area (OPA).

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Planbestämmelserna ses över. Planhandlingarna förtydligas gällande komplementbyggnader och möjlighet att uppföra mur/plank på korsprickad mark. Regleringen med högsta byggnadsarea avses begränsningen både komplementbyggnader och anläggningar med skärmtak.*

Komplementbyggnadernas höjder regleras på olika sätt inom ring- och korsprickad mark. Höjden bör regleras på samma sätt, förslagsvis med en höjdangivelse. Höjd för flerbostadshusen regleras med byggnadshöjd vilket är olämpligt i slutna kvarter då det är oklart vilken fasad som ska anses vara beräkningsgrundande. Nockhöjd rekommenderas med ett tillägg i planbeskrivningen för att definiera nock som högsta punkten av byggnadsverket.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Byggnadshöjder regleras över nollplanet, vilket innebär att höjden på byggnaderna blir samma oavsett varierande höjder på kringliggande gator eller innegårdar. Höjden på byggnaderna räknas då på samma sätt oavsett vilken fasad som blir beräkningsgrundad.*

*Avsikten att reglera byggnaderna med byggnadshöjderna är att begränsa höjderna som upplevs från gatan och möjliggöra samtidigt inskjutna byggnadsdelar för tekniska anläggningar som inte syns från gatunivån. Ytterliga kompletteringar gällande höjdregering bedöms inte vara nödvändiga. Byggnadshöjderna i detaljplanen regleras på samma sätt som i de tidigare etapperna för kvarteren i Veddesta.*

Bestämmelsen f1 anger att sockelvåningen ska innehålla lokaler för handel. Handel är inte en angiven användning som tillåts och det framgår inte i planbeskrivningen hur uppdelning av centrumändamål ska ske. Förslagsvis kan det ändras till centrumändamål alternativt en förklaring i planbeskrivningen av vilka typer av handel som avses ingå i begreppet centrumändamål och vilka andra användningsformer som inte ingår.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Avsikten med planbestämmelsen är att möjliggöra småskalig handel utmed de viktiga handelsstråk som utpekats i programmet för Veddesta. Avsikten är även att möjliggöra för restauranger, kaféer och andra verksamheter som kan skapa mer befolkade och levande gator. Planbestämmelsen förändras från handel till centrumändamål i planhandlingarna.*

Bestämmelsen för anger att bebyggelsen ska utformas med minst 7 m fri höjd ovan mark. Syftet med bestämmelsen är oklar. Det bör därför läggas till en förklaring på plankartan samt en mer utförlig förklaring i planbeskrivningen.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Avsikten med fri höjd på 7 meter är att möjliggöra en översvämningsbar yta vid en eventuell översvämning av Veddestabäcken vid extrema regnförhållanden utan att bebyggelse riskerar att ta skada. Kvarteret utformas med en öppning dvs. en portik i sydöstra hörnet. Planbeskrivningen förtydligas gällande syftet med den bestämmelsen.*

I plankartan framgår inte vilka ytor som kommer att bli gård för den integrerade förskolan. Det bör framgå av plankarta och/eller planbeskrivning. Grönytefaktor kan med fördel läggas till som planbestämmelse.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Planbeskrivningen förtydligas gällande ytan som är planerad för förskoleverksamhet. Möjligheten att uppnå grönytefaktorn enligt kommunens riktlinjer har studerats under arbetet med detaljplanen. Krav på att grönytefaktorn ska tillämpas kommer att tillämpas i exploateringsavtalet mellan kommunen och byggherren.*

Under ”Skydd mot störningar” hänvisar man till Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller på skolgårdar (och förskolegårdar). Av bestämmelsen framgår att förskolor ska ha tillgång till del av gård med högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Nuvarande formulering riskerar dock att inte ge någon större effekt då det inte är beskrivet hur stor del av gården som ska innehålla dessa riktvärden. Formuleringen bör följa Naturvårdsverkets riktlinjer; ”De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet”. I praktiken innebär det i princip hela den effektiva gårdsytan. Vid tillsyn av förskoleverksamheten kan tillsynsmyndigheten komma att ställa krav på bullerdämpande åtgärder för gårdsytan om riktlinjerna från Naturvårdsverket inte följs.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Planbeskrivningen förtydligas med avseende på att bullerriktvärden som ska tillämpas på förskolegården avser de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet.*

Planbestämmelserna behöver kompletteras med placering av friskluftsintag. Friskluftsintag bör placeras bort från Veddestavägen.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Bestämmelse i plankarta om friskluftsintag finns redan, bestämmelse bl.*

### **Planbeskrivning**

Information om alla detaljplaner som tangerar planområdet verkar saknas i planbeskrivningen. Listan över detaljplaner som berör eller tangerar planområdet

behöver ses över. Flera detaljplaner som tangerar området finns inte med, bland annat en ny detaljplan från 2020.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Planbeskrivningen ses över ifall kompletteringar behövs.*

Det framgår av planbeskrivningen vad som ingår i bestämmelsen **D1**. ”Med vårdändamål avses här äldrevård, hälsovård, sjukhusvård eller vårdcentral.” Begreppen som används är generella och hjälper inte att tolka bestämmelsen. Antingen behöver begreppen förtydligas eller så behöver det anges vad som inte ingår.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Vårdändamål som avses i detaljplanen innefattar all slags vårdverksamhet både offentlig och privat som kan bedrivas i särskilda lokaler. Detaljplanen avser att enbart möjliggöra vårdverksamheter. Bestämmelsen har justerats till enbart D.*

Transformatorstationer för kvarterens elförsörjning möjliggörs inom all kvartersmark (E1). Transformatorstationer ska uppföras integrerade i kvarteren på marknivå med undantag för ett kvarter där en friare placering av transformatorstation tillåts. Bestämmelsen på plankartan anger endast att transformatorstation ska uppföras integrerat i kvarteret. Det finns inga begränsningar eller undantag av placering.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Transformatorstationerna får placeras fritt inom respektive kvarter för att underlätta genomförbarheten av detaljplanen och teknisk försörjning. Placeringen och omfattningen av transformatorstationer inom kvarteren ska ske i samförstånd mellan exploitören och el-företaget.*

På sidan 21 anges att det finns ett handelsområde huvudsakligen för livsmedel i anslutning till planområdet. Det framgår inte vilket handelsområde som avses eller var det ligger. Sidan 44 under rubriken ”Bygglov” specificeras avgifter som tas ut med avdelningen av Kart och GIS. Lämpligen flyttas hela texten till ett eget stycke under ”Exploatörernas kostnader”.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Planbeskrivningen förtydlogas avseende befintligt utbud av kommersiell service. Genomförandebeskrivningen ses över och förtydligas gällande exploitörernas kostnader.*

### **Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

Det saknas en bedömning om friyta per person inom innergårdarna. Enligt forskningsbaserade rekommendationer för väl fungerande innergårdar i en tät stad rekommenderas 20 kvm per 100 BTA. Det saknas en bedömning om rekommendationerna kommer uppfyllas eller ej, samt hur det påverkar möjligheter för lek och sociala aktiviteter. Av planhandlingarna framgår även att en innergård kommer att inhysa en förskolegård vilket kommer innebära en inskränkning på boendes friyta på innergården. Det saknas också en bedömning av friytan i det offentliga rummet. Invånare i Veddesta IV kommer till stor del vara beroende av rekreationsmöjligheter utanför planområdet. Angränsande planområden kan dock inte kompensera för en låg andel friyta i detta planområde då det redan är låg tillgång till friyta och grönområden även där.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Enligt grönyteanalysen som har tagits fram så beräknas friyta till 6-21 kvm per person inom respektive kvarter. Utbyggnaden i Veddesta måste ses som en helhet där stadsdelen gemensamt utformas med tillgång till både friyta och grönska. De enskilda detaljplanerna avgränsas dock av bland annat befintliga fastighetsgränser och därför kan friytan inte alltid finnas med i samma detaljplan utan säkerställs genom kommande etapper i Veddesta. Flera av de tänkta naturområdena existerar redan idag och bidrar därmed till tillgången på natur och friyta redan när stadskvarteren byggs. Bebyggelsens läge i anslutning till regional kollektivtrafikknutpunkt med bussar, tunnelbana, pendel- och regionaltåg motiverar en högre täthet av bebyggelse.*

*I samband med att verksamheterna omvandlas till blandstadskvarter så kommer även fler allmänna platser att detaljplanläggas och tillskapas som ska vara till de som bor i området. Tillgängligheten till Kvarnbacken kommer att förbättras för rekreation genom tryggare gångvägar, trappa, stigar och iordningsställas med möblemang. Grönområdet utmed Veddestabäcken kommer på sikt att rustas upp för att öka trivsel i området. Flera tvärgående gröna stråk planeras för att koppla ihop de befintliga grönområdena i Veddesta och vidare till Ormbäcka. Framtida omvandlingen av Veddesta kommer att medföra att fler vistelsezoner tillskapas och befintliga grönområden rustas upp och bevaras.*

Nämnden vill också påpeka att det inte finns några uppgifter i planbeskrivningen eller plankartan som visar exakt hur stor den integrerade förskolegården kommer att bli i praktiken, och det är därmed inte möjligt att bedöma konsekvenser och lämplighet för förskolans placering. Inom bygglovets finns inte möjlighet att ställa krav på att förskolans friyta ska gå före de boendes intresse av att nyttja gården om det inte är avgjort i detaljplanen. Mot bakgrund av detta behöver det inom planarbetet avvägas vilka avsikterna är för att inte riskera negativa konsekvenser för barnens hälsa.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Storleken på gården för den integrerade förskolan är inte bestämd utan det avses hållas flexibelt för att anpassas efter förskolans storlek samt hur kvarterets innergård lämpligast utformas. Överlag bedöms dock en friyta på 20-24 kvm per barn kunna uppnås.*

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att det finns en risk att miljömålen för frisk luft inte kommer att klaras längst med Veddestavägen där det planeras bostäder. Vidare framgår att planområdet sannolikt klarar miljö kvalitetsnormerna. Nämnden bedömer att det inte har säkerställts att miljö kvalitetsnormerna kommer att klaras då det inte har genomförts en luftutredning för aktuellt planområde. I miljökonsekvensbeskrivningen hänvisas till tidigare luftutredning (Veddesta I) där det framgår att beräknad dygnsmedelhalt i den norra delen av Veddesta IV ligger på 35-50 µg/m<sup>3</sup> partiklar (PM10) respektive av beräknats till 48-60 µg/m<sup>3</sup> kvävedioxid (NO<sub>2</sub>). Miljö-kvalitetsnormerna för dessa ämnen ligger på 50 µg/m<sup>3</sup> (PM10) respektive 60 µg/m<sup>3</sup> (NO<sub>2</sub>). Beräknade halter tangerar därmed gränsvärdena för luftföroreningar. Det saknas en bedömning i miljökonsekvensbeskrivningen om vilka effekter dessa halter kan ha på människors hälsa, växter, djur, material och kulturföremål. Halterna behöver också jämföras med miljömålen för frisk luft som har fastställts av regeringen. Preciseringsarna är satta så att halterna av luftföroreningar inte överskrider lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd

mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med en sådan bedömning.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: En luftkvalitetsutredning har tagits fram bland annat i samband med detaljplanearbetet för Veddesta I. Största risken för spridning av skadliga luftpartiklar har identifierats vid områden som ligger närmast E18. Enligt den utredningen så föreligger det inte någon större risk att miljökvalitetsnormerna för luft inte kan innehållas utmed det aktuella planområdet. Utredningen tar hänsyn till den förväntade mängden av trafik på bl.a. Veddestavägen.*

*Enligt framtagen trafikanalys bedöms trafikmängderna inte att öka avsevärt norr om planområdet för Veddesta IV jämfört med övriga sträckor av Veddestavägen därmed bedöms samma förutsättningar gällande miljökvalitetsnormerna vara aktuella även för bebyggelse inom planområdet för Veddesta IV. Behov av några kompletterande utredningar bedöms därmed inte föreligga.*

### **Strålning och säkerhet**

Planen möjliggör för nätstationer inom kvartersmark på flera platser genom planbestämmelsen E1. Nätstationerna alstrar elektromagnetiska fält som kan orsaka en olägenhet för människors hälsa om de inte placeras och utformas på rätt sätt. Hur placeringen blir inom kvarteret framgår inte. Särskilt viktigt är det att bedöma placeringen på förskolor. För att lämpligheten i planen ska kunna bedömas behöver det redovisas hur stationer och tillhörande ledningar kan anläggas inom kvarteren för att inte riskera för höga nivåer av strålning eller upplevd oro i förskoleverksamheten och/eller bostäderna. Studier från bland annat Västra Götalandsregionen visar att ett avstånd på 15 m från en nätstation är en lämplig tumregel för placering av bostäder och förskolor för att undvika både strålning i för hög dos och oro.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Det finns framtagna lösningar av EON för hur integrerade nätstationer kan uppföras i bostadskvarteren. Sådana lösningar har tillämpats i Barkarbystaden och kommer att tillämpas även i Veddesta. Transformatorstationerna byggs in med isolering runt transformatorstationerna och hög säkerhet så att ingen strålning ska ske till omgivningen.*

### **Buller, bullerutredning**

Buller i omgivningsmiljön bedöms av WHO som en av de viktigaste miljöriskerna för befolkningens hälsa eftersom buller kan ha negativa effekter på människors hälsa. Långtidsexponering av buller kan orsaka högt blodtryck, hjärtinfarkt och stroke. Eftersom planförslaget innebär en tät stadsstruktur med bostäder, verksamheter och förskola angränsande ett naturområde kommer många människor vistas dagligen i området. I vissa gaturum kan ekvivalenta bullernivåer på uppåt 60-65 dBA förväntas vilket markant överskrider WHO:s rekommendationer på 53 dBA. Nämnden vill upplysa om att ljudmiljön på allmänna platser kan ha stor betydelse för hur attraktivt ett område upplevs för boende och besökare. Att överväga alternativa lösningar och åtgärder för att skapa mindre bullerutsatta allmänna ytor kan öka livskvaliteten för de boende och göra att området som helhet upplevs mer attraktivt.

I bullerutredningen framgår inte om beräkningen har tagit hänsyn till den kommande breddningen av E18. Det bör säkerställas att korrekta uppgifter har använts vid beräkning av trafikflödet på E18. Inom detaljplanearbetet för Veddesta III beräknades att trafikflödet år 2040 var 125 000 fordon/dygn, men det är oklart om hänsyn då

tagits till kommande breddning. Inom detaljplanarbetet för Veddesta IV har trafikflödet antagits vara 110 060 fordon/dygn. Det bör säkerställas att rätt uppgifter har använts vid beräkningen, vilket inte torde vara fallet vid en planerad breddning av E18. Nämnden vill också tillägga att buller från spårfordon bör beräknas utifrån trafiksituationen år 2050.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Trafikbullerberäkningar utgår från trafikunderlag från Trafikverkets aktuella vägplan för breddningen av E18. Hänsyn till motorvägen och järnvägen har tagits vid trafikbullerberäkningarna tillsammans med den beräknade trafikmängden på Veddestavägen och lokalgatorna. Avståndet från Mälarbanan till det närmast belägna bostadskvarter är mer än 400 meter och det kommer att uppföras annan bebyggelse däremellan, vilket medför att störningar från Trafikverkets anläggningar inte bedöms utgöra betydande störningar till planområdet. Högre bullernivåer förekommer vid Veddestavägen som blir en huvudgata i Veddesta och därmed mest trafikerad.*

*Gjorda utredningar indikerar att bostadsbyggnader kan uppföras med planlösningar som klarar gällande riktvärden för trafikbuller. Något längre in från Veddestavägen beräknas trafikbullernivåerna avta betydligt och därmed innebära betydligt tystare boendemiljöer.*

*Trafikuppräknig som används för bullerberäkningar uppgår till år 2040. Den planerade stadsmiljön bedöms kunna få en god ljudmiljö.*

Bostadsbebyggelsen och en förskola är integrerad med centrumverksamheter. Vissa verksamheter, såsom biltvätt och transportföretag, kan orsaka verksamhetsbuller som riskerar att störa närboende. Även gym och restauranger kan vara särskilt störande verksamheter. Dessa verksamheter har ofta öppet sent på kvällen vilket kräver att närboende skyddas från ljudstörning. Det är viktigt att planera vilka verksamheter som kan tillåtas i lokalerna samt att i senare planprocesser ställa krav på placering av ventilation och ljudisolering. Om störningarna visar sig utgöra en olägenhet i miljöbalkens mening kan verksamheterna behöva vidta åtgärder eller bli tvungna att flytta.

Planbeskrivningen behöver förtydligas gällande hur hantering av bullerstörningar från speedwaybanan ska ske.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Generellt eftersträvas en blandad bebyggelse med både bostäder och centrumverksamheter i bottenvåningen för att få en levande stadsdel och undvika onödiga resbehov till externa handelsområden. Biltvätt och logistikföretag kan normalt inte etablera sig inom användningen "centrumändamål". Samhällsbyggnadsavdelningens bedömning är att det finns många kvaliteter med blandstad i form av kvarter med både bostäder, förskolor, restauranger, gym och andra publika centrumverksamheter. Idén om blandstad tillämpas vid utvecklingen av hela den regionala stadskärnan. Bestämmelsen Centrumverksamheter har bedömts lämpligt för att möjliggöra en rimlig och långsiktigt flexibel avseende användningen av kvarteren i den täta och urbana miljö som planeras. Övriga tillstånd som krävs för etablering av vissa verksamheter får begränsa de möjligheter som detaljplanen ger. Tillståndet för speedwaybanan kommer inte att förnyas och verksamheten kommer därmed inte att orsaka bullerstörningar över Naturvårdsverkets riktvärden vid inflyttning i de planerade kvarteren.*

## Luftkvalitet

Luftföroreningar bidrar till att människor får besvär, insjuknar och dör i förtid av cancer samt sjukdomar i hjärta, kärl och luftvägar. I de flesta städer är trafiken den viktigaste källan till skadliga halter av luftföroreningar, även vedeldning kan bidra till försämrade luftkvalitet. I Sverige finns miljö kvalitetsnormer för utomhusluft som syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Miljö kvalitetsnormerna är ett absolut tak för att undvika en oacceptabel nivå av luftföroreningar, men miljö kvalitetsnormerna ger inte det skydd som behövs för en god livsmiljö. Det är därför önskvärt att vid planering av miljöer där människor kommer att vistas stadigvarande, i första hand utgå från de nivåer som anges inom miljö kvalitetsmålet Frisk luft.

Det saknas en utredning av luftkvaliteten inom det aktuella planområdet. I miljökonsekvensbeskrivningen hänvisas till en luftutredning som gjordes i samband med detaljplanen för Veddesta I. Av rapporten framgår att beräknad dygnsmedelhalt av partiklar (PM10) vid Veddestavägen i den norra delen av Veddesta IV ligger på 35-50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Miljö kvalitetsnormen, dvs. den nivå som absolut inte får överskridas ligger på 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Vid samma plats har dygnsmedelhalt av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) beräknats till 48-60  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , miljö kvalitetsnormen ligger på 60  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Beräknade halter tangerar därmed gränsvärdena för luftföroreningar. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att luftkvalitetsutredningen är framtagen för detaljplanen Veddesta etapp 1, vilket ger osäkerhet i bedömningarna. Nämnden anser därför att en luftutredning för det aktuella planområdet behöver tas fram. Detta även mot bakgrund av att tidigare utförd luftutredning visar på att höga luftföroreningar kan förväntas inom vissa delar av planområdet. Utredningen bör jämföras med såväl miljö kvalitetsnormer som miljö-kvalitetsmål.

Nämnden påpekar att god luftmiljön är särskilt viktigt för barn under de första levnadsåren för att inte riskera långtgående hälsoeffekter och påverkan på lungfunktionen. I områden där människor vistas stadigvarande är det därför mycket viktigt att luftföroreningarna underskrider såväl miljö kvalitetsnormerna som miljö kvalitetsmålet för frisk luft.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Utredningen som har tagits fram i samband med planarbetet för Veddesta I indikerar att gällande miljö kvalitetsnormer inte riskerar att överskridas. Enligt trafikflödesanalysen för Veddesta bedöms inte trafikmängderna förbi Veddesta IV bli högre än i Veddesta I, det är därför inte sannolikt att utsläppen heller blir högre.*

*Norr om planområdet för Veddesta IV kommer dessutom en större park och en mindre esplanad i väst att anläggas, vilket kommer att skapa mer grönska i området och öppenhet i stadsrummet. Det minskar risken betydligt för instängda områden där det kan bli större koncentration av luftföroreningar och skadliga partiklar.*

*Trädalléer med gröna möbleringszoner kommer att anläggas på bägge sidor av Veddestavägen, vilket kommer att innebära större effekt av luftrening.*

### **Förorenade områden**

Mark- och grundvattenundersökningen visar att det finns ett åtgärdsbehov för en påträffad förorening av PAH-H samt tyngre alifater i jord inom planområdet. Utöver detta har PFAS-ämnen påträffats i grundvatten i halter som tangerar SGIs preliminära riktvärden för grundvatten där inga åtgärder anses behövas. Nämnden anser att det är positivt att beräkningar på årligt tillskott har gjorts utifrån belastning



av PFAS-ämnen till Veddestabäcken. Vi vill dock påpeka att frågan kring PFAS-ämnen i grundvatten behöver ses ur ett större perspektiv än bara inom plangränsen, speciellt då ingen källa till dessa föroreningar påträffats. Det behöver också framgå i planbeskrivningen att reningsåtgärder kan komma att krävas ifall djupare schakter behöver läns pumpas då det är en stor sannolikhet att detta vatten är PFAS-förorenat.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med information om att pumpning kan behövas för säkerställa erforderlig rening av länsvatten. Eftersom källan till PFAS-ämnena sannolikt inte finns inom planområdet är det inte möjligt för denna detaljplan att lösa problemet. Miljötekniska undersökningar och provtagningar fortsätter dock göras i kommande detaljplaner inom Veddesta och kan förhoppningsvis så småningom identifiera källan.*

### **Friytor och rekreation**

Det är viktigt att kommunen skapar förutsättningar för friluftsliv med utrymmen för såväl lek och aktiviteter som återkoppling och rekreation för att på så vis stärka vår folkhälsa. Planförslaget och närliggande planområden redovisar få allmänna grönytor.

Det saknas en redovisning av friyta per person inom planområdet. Nämnden vill påminna om att det i översiktsplanen finns ett avsnitt som ger vägledning för att kommunen ska kunna växa med kvalitet. För den regionala stadskärnan är en av punkterna att de offentliga rummen (torg, gator, parker) ska vara varierande och ha hög kvalitet samt att det ska finnas tillräcklig andel parker och grönska (punkt g, s 28). För att visa hur planförslaget uppfyller översiktsplanens avsikter och innehållet i planbeskrivningen bör det framgå av planhandlingarna vilken friyta som uppnås med planförslaget. En bedömning av lämplighet och miljökonsekvenser i det avseendet kan då göras. Det saknas också uppgifter om tillgången till privat friyta inom bostadskvarteren.

De parker som man hänvisar till, Kvarnbacken och Veddestabäcken, riskerar att utsättas för ett mycket högt besöksstryck då flera förskolor och boende hänvisas till dessa parker. Det är redan låg tillgång till friyta och grönområden även i angränsande planområden och nämnden bedömer därför att det är önskvärt att finna alternativa vägar för att ge mer plats till grönområden och skapa en kvalitativ boendemiljö.

I planbeskrivningen anges att grönytefaktor är ett verktyg för att säkra ett gynnsamt mikroklimat för fåglar, växter, pollinatörer som fjärilar och humlor. Nämnden anser att det är positivt att kommunen har som målsättning att skapa en grönskande stadsdel. Ett högt besöksstryck i grönområden och trånga innergårdar kan dock innebära att marken utsätts för slitage. Nämnden vill därför påtala att konsekvensen av detta slitage ofta blir att konstgräs och gummi anläggs i parker. Fenomenet blir allt vanligare och i Stockholms stad har anläggandet av konstgräs på allmän plats ökat med över 70 % under de senaste fyra åren. Naturvårdsverket har under 2017 identifierat konstgräs som en av de största utsläppskällorna av mikroplaster i Sverige, och menar därmed att utläggning måste motverkas för att minska utsläppen av mikroplaster till havet. Det bör ses över hur växtligheten, odlingsmöjligheterna och närlu-klimatet påverkas av tillgången på friyta.

På Kvarnbacken finns fornlämningsobjekt. Kvarnbacken ingår dock ej i planområdet men genomförandet av planen kan leda till risk för ökat slitage. Det är viktigt att det finns en skötselplan för att säkerställa att fornlämningarna och naturen inte förstörs.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Se kommentar angående friyta under ert stycke "Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)" Kvarnbackens utformning hanteras separat inom utvecklingen av Veddesta och berörda kompetenser så som landskapsarkitekter ingår i det arbetet. Denna detaljplan har ingen möjlighet att styra hanteringen av Kvarnbacken.*

### **Dagsljus**

Av utredningen framgår att innergårdarna kommer att förses med solljus 0 till 3 timmar om dagen sommartid. Av Boverkets skrivelse Solklart (1990) rekommenderas minst 5 timmars sol mellan 9.00 - 17.00 vid vår- och höstdagjämning i bostaden och på närmiljöns lektytor och sittplatser. Den begränsade tillgången till solljus kan motverka gårdarnas potential som lekmiljöer och medföra negativa hälsokonsekvenser kopplade till brist på solljus. Möjlighet till att skapa förutsättningar för växter och stadsodling begränsas också av brist på solljus. Byggnader för även med sig slagskugga vilket skapar otrivsamma vistelseytor.

I planbeskrivningen anges att grönytefaktor är ett verktyg för att säkra ett gynnsamt mikroklimat för fåglar, växter, pollinatörer som fjärilar och humlor. Nämnden anser att det är positivt att kommunen har som målsättning att skapa en grönskande stadsdel. Med anledning av låg tillgång på solljus försvåras dock möjligheterna att säkerställa tillräcklig grönyta. Det bör ses över hur växtligheten, odlingsmöjligheterna och närklimatet påverkas av ljuset.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Växtligheten på gårdarna behöver anpassas efter dess lokalklimat. Det är dock en alldeles för detaljerad fråga för att reglera i detaljplanen.*

### **Förskola**

Nämnden anser att kommunen har ett ansvar att utveckla utemiljöer som bidrar till ökat välmående hos barn och unga för att inte riskera negativa konsekvenser för barns hälsa och livsmiljö.

Av planhandlingarna framgår att förskolegårdarnas friyta kommer att underskrida Boverkets rekommenderade mått. Friytan på den friliggande förskolan förväntas bli 18-19 kvm/barn. På den integrerade förskolans gård anges att det finns möjlighet att reservera ca 20-24 kvm/barn men det saknas uppgifter om hur stor gården kommer att bli i praktiken. Inom bygglovets finns inte möjlighet att ställa krav på att förskolans friyta ska gå före de boendes intresse av att nyttja gården om det inte är avgjort i detaljplanen. Enligt Boverket kan ett rimligt mått på friyta 40 kvm per barn i förskolan. Forskning visar att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 kvm vilket inte kommer att uppfyllas på någon av förskolegårdarna. På en gård som är mindre, oavsett antal barn, kan en barngrupp få svårt att utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov. Friytan bör vara så rymlig att det utan svårighet eller risk för omfattande slitage går att ordna varierande terräng- och vegetationsförhållanden. Det finns också medicinska undersökningar som visar att större ytor är en förutsättning för de snabba rörelser som krävs för att barnens skelett ska belastas och stärkas på bästa möjliga sätt.

Lekvärdesfaktorn som tagits fram av BUN ger möjlighet att kompensera för mindre gårdar genom bra vägar till andra grönytor i närområdet. Viktigt att beakta är dock att detta får ske under förutsättning att högst två förskolor hänvisar till samma park, samt att toalett ska finnas tillgänglig i parken. Det är positivt att möjlighet att besöka andra grönytor finns, men det bör inte ersätta Boverkets rekommendation om minst 3000 kvm. Skälet är att studier visar att barn som har tillgång till en gård på minst 3000 kvm får en mer utvecklad lek som främjar bland annat god inlärning och motorisk utveckling.

Om förskolornas friytor inte uppfyller Boverkets rekommendationer om friyta per barn finns risk för stort slitage på marken vilket riskerar att konstgräs eller gummi läggs ut. Nya studier från Kemikalieinspektionen (2021) visar att gummiprodukter som fallskydd, konstgräs, granulat m.m kan innehåller höga halter av skadliga ämnen (polyaromatiska kolväten) som kan orsaka cancer. Då barn är särskilt känsliga för exponering av dessa ämnen bör kommunen, i enlighet med den av fullmäktige antagna kemikalieplanen, arbeta för att motverka att detta material läggs ut på skol- och förskolegårdar samt lekplatser som barn kommer i kontakt med.

Av utredningen framgår att innergårdarna kommer att förses med solljus 0 till 3 timmar om dagen sommartid. Av Boverkets skrivelse Solklart (1990) anges att en småbarnslekplats borde ha minst 5 timmar sol mellan 9.00 och 17.00 vid vår- och höst-dagjämningen. D-vitaminbrist hos barn är ett växande problem som bland annat kan bero på dålig tillgång på solljus på skol- och förskolegårdar. Det är dock viktigt att även skydda barn mot skadliga nivåer av UV-strålning. Barns och ungas hud är extra känslig och det är därför mycket viktigt att utemiljön erbjuder skugga i de utemiljöer där barn vistas när solen står som högst. Lövskugga ger värdefullt UV-skydd på utegårdar vilket också gör det möjligt för barn att vistas utomhus i lagom mängd UV-strålning. Gårdsytan ska därför ha goda ljusförhållanden med både sol och skugga. Mot bakgrund av ovanstående behöver den integrerade förskolans ljusmiljö studeras mer i detalj i en skuggstudie. Goda ljusförhållanden genom både skugga och solinstrålning behöver säkerställas i planarbetet.

Det bör också utredas hur angöring till förskolan för lämning och hämtning av barn ska ske på ett säkert sätt, samt hur parkering för cyklar, vagnar och bilar kan tillgodoses. På de platser där friyta är en brist ska plats för lek och pedagogisk verksamhet gå före parkeringsplatser och andra anläggningar (BFS 2015:1). Det ska också finnas en säker väg för barngrupper från förskolan att ta sig till och från verksamheten.

Av planhandlingarna framgår inte den förväntade ljudnivån i Kvarnparken. Trots att parken ligger utanför planområdet behöver det bedömas om ljudnivån uppfyller Naturvårdsverkets riktvärden för buller på skolgård. Enligt Naturvårdsverket ska buller på de delar av en skolgård som används för pedagogisk verksamhet inte överstiga 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå för att undvika olägenhet för människors hälsa. Det behöver utredas om parken uppfyller såväl riktvärden för buller som miljö kvalitetsmålen för luft för att kunna avgöra om Kvarnparken är lämplig att användas som ett komplement till förskolegård.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Även om innergårdarna utgör den närmaste friytan för de boende så är tanken att även parker och grönska inom Veddesta bidrar med lek- och rekreationsområden. Träd och växtlighet är tänkta att finnas både på innergårdar och i parkmiljöer samt längs flera gator, en detaljplan bör dock undvika*

*att reglera växtlighet för att bibehålla flexibilitet i senare skeden. Detaljplanen kan inte reglera områden utanför planområdet.*

### **Barn- och ungdomsförvaltningen**

Förskolebehovet inom planområdet föreslås delvis lösas genom att anlägga en fristående förskola i anslutning till Kvarnbacken och delvis som en integrerad förskola i det största kvarteret. Detaljplanen möjliggör även en förskola i två till tre mindre avdelningar strax söder om det största kvarteret.

Barn- och ungdomsförvaltningen ser positivt på att förskolor finns inplanerade i förslaget. De storlekar på förskolegårdar och antal friyta i kvm/barn som redovisas i förslaget bör dock stämmas av med resultatet av kommunstyrelseförvaltningens pågående översyn av storlek på förskolegårdar och den eventuella förändring av lämplig friyta för barnen den kan ge upphov till.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Detaljplanearbetet påbörjades innan beslut om minsta friyta på förskolegårdar fanns. Kravet är i och med det nya beslutet 20 kvm/barn. För den integrerade förskolan bedöms det möjligt att skapa en gård som uppfyller kravet och har cirka 20-24 kvm/barn. För den fristående förskolan bedöms istället 18-19 kvm/barn kunna uppnås. Friytorna bedöms vara så pass tilltagna att de anses lämpliga.*

### **Tekniska nämnden**

#### **Översvämning**

Tekniska nämnden bedömer att detaljplanen bör justeras så att den garanterar att översvämningsytan får den utformning som är en förutsättning enligt översvämningsutredningen. Vidare anser nämnden att översvämningsutredningen med fördel kan uppdateras så att höjdsättningen före och efter exploatering stämmer, samt att skillnaden före och efter endast gäller detaljplanens ändrade höjdsättning.

Tekniska nämnden noterar att del av byggnaden inom kvarteret 4-5 ligger inom område med översvämningsrisk. Därför föreslås att pelardelen tas bort och att tänkta lägenheter för den överbyggda delen av byggnaden fördelas på de andra byggnaderna.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Detaljplanen är i huvudsak ett möjliggörande och begränsande dokument. Detaljplanen har möjliggjort byggnation inom översvämningsytan under förutsättning att byggnationen utformas på ett översvämningssäkert sätt på pelare med en frihöjd över marken. Att fördela om byggnadsvolymer bryter upp stadsbilden och bidrar inte till den typ av stadsmiljö som eftersträvas i Veddesta.*

#### **Vattenstatus**

Tekniska nämnden bedömer att en utredning bör göras som verifierar att god vattenstatus med avseende på hydromorfologi för Veddestabäcken, och därmed god vattenstatus Bällstaån, kan uppnås.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: En dagvattenutredning har tagits fram inom arbetet med detaljplanen som visar på vilka åtgärder som krävs för att inte den föreslagna byggnationen ska äventyra möjligheterna att uppnå god vattenstatus i*

*Bällstaån. Detaljplanen kan inte åläggas att lösa problem som inte är en konsekvens av planen. Parkyta har dock sparats intill Veddestabäcken vilket medför att det kan finnas yta att genomföra förbättrande åtgärder i Veddestabäcken.*

### **Vatten & avlopp**

Det aktuella planområdet ligger inom verksamhetsområde för Järfälla kommun och har därmed rätt till allmänna vatten och avloppstjänster.

Tekniska nämnden medverkar för löpande i projekteringsarbete inom delprojekten för Veddesta, varför detta yttrande inte hanterar de tekniska frågor som där behandlas.

Då det för närvarande pågår ett omfattande projekterings- och utredningsarbete för området föreslår tekniska nämnden att formuleringen ”Spillvatten från Veddesta avleds via spillvattenlednings längs med Veddestabäcken” tas bort då den inte längre är aktuell. En formulering som med fördel kan användas istället är ”Projektering av avledning av spillvatten från planområdet pågår för närvarande”, tillsammans med en hänvisning till pågående utredning.

Tekniska nämnden anser att det är ofördelaktigt att placera byggnader direkt vid gränsen till allmän platsmark. Risker med detta, om än inte juridiska, är att ansvarsgränserna blir otydliga, till exempel för stuprör och dränvattenledningar. Privata tekniska anläggningar inom allmän platsmark försvårar drift och underhåll samt gör det i praktiken svårt för fastighetsägaren att uppfylla kraven i Järfälla kommuns dagvatten-riktlinjer.

Ur planhandlingarna framgår inte ifall verksamhet som har behov av fettavskiljare kommer att etableras, men en bedömning är att en del verksamheter av typen restauranger och caféer kommer att etableras, varför utrymme för ev. fettavskiljning behöver beaktas.

Höga byggnader medför att det finns behov för lokala tryckstegringar då trycket i de kommunala vattenledningarna uppgår till 5,5 Pascal (Pa).

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Planbeskrivningen justeras. Av stadsbyggnadsmässiga skäl bör byggnaderna placeras i gräns mot gata utan förgårdsmark. Detaljplanen är dock i första hand möjliggörande, om byggnadskropparna behöver justeras någon decimeter för att exempelvis få plats med stuprör så omöjliggör inte detaljplanen detta. Utrymmen för exempelvis fettavskiljning är för detaljerat för att hanteras inom detaljplanen. Det är något som istället måste prövas i samband med lovprövning eller tillståndsprövning.*

### **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 avfall-lösningar, exempelvis miljörum på kvarteren och för verksamheterna, tömningspunkter för fett- och kombitankar med mera.

Vidare noterar tekniska nämnden att avfallsprogrammet nämns i planbeskrivningen men inte finns med som bilaga. Nämnden anser att programmet bör vara med som en projekteringsförutsättning, då det underlättar planeringen av avfall när detta beaktas tidigt i processen.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Det finns ett avfallsprogram för hela Veddesta som denna detaljplan är en del av och som ska följas. Generellt ansluts området till sopsug för att minimera behovet av sophämtning vid kvarteren. Avfallsprogrammet biläggs detaljplanen.*

### **Park & natur**

Tekniska nämnden anser att förskoletomten bör regleras för att förhindra plansprängning och borttagande av värdefulla träd. Det är viktigt att förtydliga och reglera så att prickmarken på förskoletomten i den del av Kvarnbacken som ska vara naturmark för lek (sydväst om befintlig gång- och cykelväg) inte får användas av fastighetsägaren under utbyggnad på så sätt att vegetation och träd skadas.

Strax nordväst om aktuellt planområde, från Veddestavägen och söderut utmed befintlig gång- och cykelväg, finns en allé bestående av åtta biotopskyddade bevarandevärda lindar. Plankartans område för GATA påverkar rotzon för några av träden, vilket riskerar skada träden. Tekniska nämnden anser att träden bör bevaras i kommande grönstruktur och krav ställas på trädskyddsåtgärder och lämpliga beskärningsåtgärder som ger träden en god framtidsprognos på platsen. Om träden inte kan bevaras i sitt aktuella läge i kommande grönstruktur bör krav ställas på att de ska flyttas till närliggande lämpligt grönområde/park. Behov av förberedande åtgärder (kronreducering, ytterligare trädåtgärder) inför flytt av samtliga åtta lindar borde i så fall klargöras, påbörjas i god tid och bekostas av projektet.

På sida 32 i planbeskrivningen anges att inga naturvärden tas i anspråk. Tekniska nämnden bedömer att detta är en felaktig skrivning och att innehållet med fördel kan omformuleras till "Planförslaget innebär att få naturvärden tas i anspråk".

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Etableringsytor under byggtiden avgörs i senare skede och kan inte regleras i detaljplanen. Generellt eftersträvas ytor som inte medför skador, hinder eller merkostnader. På grund av de topografiska förhållandena är det inte sannolikt att etablering sker i någon större omfattning på den prickade delen av förskolegården. Lindarna ligger strax utanför planområdet, den gatumark som finns med i detaljplanen inkluderar även ytor för exempelvis möblering och gröna värden längs gatorna och motsvarar alltså inte enbart mark som ska hårdgöras. Just den berörda delen närmast lindarna är sådan som är tänkt att bevaras som ett grönt stråk genom Veddesta men är reglerad som gatumark för att ge en friare placering av exempelvis gång- och cykelbanor samt tillhörande möblemang i gatumiljön. Detta ger också möjlighet att undvika markåtgärder som skadar rotzonen i denna del. Dessutom vore det önskvärt om Lindarna är kvar på platsen för att möjliggöra dessa gröna värden som eftersträvas. Grönstråket illustreras bland annat i kvalitetsprogrammet och utformningen ligger till grund för kommande projektering av gatorna. Planbeskrivningen justeras i enlighet med ert förslag.*

### **Gata & trafik**

Under avsnittet "Gatunät" omnämns en trafikutredning som underlag. Tekniska nämnden föreslår att det specificeras vilken utredning som avses samt att denna bifo-

gas som underlag till detaljplanen. Vidare kan texten med fördel kompletteras med det prognosår som utredningen är baserad på.

Under avsnittet "Gatunät" framgår också att "Trafikmängderna förväntas öka på Veddestavägen till följd av exploateringarna, Veddestabrons placering samt Barkarby stations ökade attraktion som omstigningspunkt. Ökningen bedöms dock inte bli särskilt stor då det finns en avgående post i form av minskad trafik till följd av Veddesta centrums avveckling." Tekniska nämnden bedömer att den avslutande meningen i citerat stycke med fördel kan strykas, då antagandet ej är nödvändigt. Istället kan kvarvarande mening skrivas ihop med nästföljande mening "dagens siffror...". Vidare kan följande mening med fördel tilläggas texten: "Detaljplaneområdet har goda förutsättningar för hög kollektivtrafikandel då det ligger nära tunnelbana, bussterminal, pendeltåg och regionaltåg varpå förväntade trafikmängder ligger runt dagens trots exploatering".

Tekniska nämnden bedömer att det avslutande stycket i avsnitt "Gatunät" med nuvarande formulering är något missvisande, detta då man lätt kan tro att Veddestavägen projekteras med fyra körfält, vilket ej är fallet. I ett initialt skede planeras i själva verket Veddestavägen ha ett körfält i vardera riktning samt parkeringsfickor. Framkomlighet för busstrafik kan säkerställas om sektionen byggs om i framtiden, dock på bekostnad av parkeringsfickor samt gång- och cykelvägarnas bredd, något man inte får intryck av vid läsning av beskrivningen som den är formulerad nu. Tekniska nämnden anser därför att avsnittet med fördel kan omformuleras för att förtydliga ovan.

Avsnittet "Kollektivtrafik" bör enligt tekniska nämnden kompletteras med information om avståndet till tunnelbanan, bytespunkten samt närhet till lokala busshållplatser. I nuvarande skrivning bedömer nämnden att generella förutsättningar som är av avgörande vikt för planområdets karaktär saknas och dess möjligheter för att gynna ett hållbart resande.

I avsnittet "Kollektivtrafik" bör det även förtydligas att det för närvarande inte projekteras för kollektivkörfält utan att detta är något som kan byggas ut i framtiden. Med nuvarande skrivning får man lätt intrycket att kommunen erbjuder något som vi i dagsläget inte gör. Vidare kan meningen "I framtiden planeras det..." med fördel omformuleras. Tekniska nämnden noterar att meningen diskuterar beslutade investeringar och därför bör det vara tydligt var den närmsta uppgången är och när denna planeras för. Detta sätter nämligen förutsättningar för planområdet och bör därför tydligt lyftas fram.

I avsnittet "Parkering, varumottag och utfarter" framgår att antalet parkeringsplatser för detaljplanen ska uppskattas i enlighet med parkeringsnorm och BTA. Tekniska nämnden noterar dock att nuvarande skrivning endast upprepar kravställningen och inte detaljplanens åtagande varför detta avsnitt med fördel kan förtydligas.

I samma avsnitt anser tekniska nämnden att en kompletterande text rörande möjligheterna/kraven på mobilitetstjänster i samband med Järfälla kommuns parkeringsnorm bör tillföras (för det fall det är av intresse för kommunen att reducera antalet parkeringsplatser inom detaljplaneområdet och visa att mobilitetslösningar är något som premieras).

Avsnittet "Parkeringar, varumottag och utfarter" saknar även kommentarer kring hur projektet ser på placering och planering av varumottag och angöring generellt i området. Tekniska nämnden bedömer att avsnittet med fördel kan hänvisa till de angöringsprinciper som tagits fram inom projekt Barkarbystaden samt att en vägledande text kring skillnader mellan lokalgator och huvudgator tillförs. I samma avsnitt kan meningen om "Det planerade bilfria stråket" med fördel ändras till "gator som prioriteras för gående och aktivitet". Detta eftersom G306, som gatan heter inom projektet, inte är "bilfri" då det tillåts fordonstrafik på gatan (även om trafiken anses kunna flyttas till omgivande gator i viss mån med hjälp av utformning och reglering).

Tekniska nämnden vill avslutningsvis uppmärksamma på att stora dagvattenanläggningar, i likhet med sådana som i detaljplaneområdet planeras anläggas, medför stora driftkostnader.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Texten har justerats för att bättre beskriva den utformning av Veddestavägen som föreslås initialt. Det har även kompletterats med information om avstånd till knutpunkten samt till befintliga busshållplatser. Detaljplanen möjliggör en flexibel användning med olika ändamål såsom kontor, bostäder och centrumverksamheter. Detta innebär att det inte går att räkna ut vilket antal parkeringar som behövs i detta skede utan det måste prövas i kommande bygglovsprövning när den exakta utformningen är bestämd.*

## Övriga remissinstanser

### Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution noterar i uppdaterade planhandlingar att våra synpunkter inte har tagits i beaktning och finner inget om våran 77 kV markkabel i planbeskrivningen denna gången heller. Eftersom denna högspänningsledning ligger inom planområdet önskar Vattenfall Eldistribution att ett u-område skall anges mitt över markkabeln med minst 3 meter på vardera sida om markkabelns yttersta faser.

Vattenfall Eldistribution vill också upprepa våra riktlinjer för anläggningar och vegetation i närhet av våra ledningar och hoppas alla ovanstående synpunkter tas i beaktning till det färdiga förslaget för detaljplanen:

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 faser 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 markkablars. 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.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Genomförandet av planerad byggnation inom planområdet förutsätter att ledningsflytt behövs där det planeras för kvartermark och därför skapas inget u-område. Ny ledningsdragning kan ske inom gatumark och studeras i projektering tillsammans med övriga tekniska anläggningar som behöver anordnas.*

### **E.ON Energidistribution**

Inom planområdet finns i dag befintliga anläggningar tillhörandes E.ON i form av kabelstråk och transformatorstationer, dessa anläggningar kommer att behöva byggas om och flyttas vilket bekostas av exploatör. Det finns en befintlig nätstation i områdets nordvästra del som försörjer fastigheter utanför planområdet, den stationen måste få ett nytt läge i pågående planprocess, bör var utrett innan antagande av denna detaljplan. En befintlig nätstation finns också väster om kv 3, den är också beroende av en ny placering och kan rivas/flyttas så fort befintliga byggnader kopplats bort, se bifogad karta.

I och med att alla nya nätstationer kommer vara inhysta så krävs det tidigt samråd mellan E.ON och exploatör, inhysta stationslösningar kräver längre framförhållning än fristående. Tidsaspekten finns även vid flytt av kabelstråk och befintliga nätstationer, vilket gör att tidigt samråd alltid är av godo för inblandade parter.

En fundering kring undantaget i ett av kvarteren, vad menas med friare placering ? Om den skall inhysas så finns bara marknivå som alternativ, är det fri uppställning som menas så är ett fast E en bättre lösning. Rekommendation är att redan nu inleda samråd kring ledningsflyttar och nya placeringar av nätstationer inom planområdet.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Flytten av transformatorstationen i norra delen av planområdet får samordnas i samband med utbyggnaden av gatan strax väster om kvarter 3. I första skedet så är det rimligt att bara en del av den aktuella gatan byggs ut och transformatorstationen kan då ligga kvar tills hela detaljplanen genomförs alternativt rivs när nya ledningar byggs ut och de integrerade transformatorstationerna i kvarteren uppförs.*

*I kvarter 4-6 (med användningen BDES) tillåts en fri uppställning av transformatorstation. Lämplig placering av en transformatorstation på skoltomten har dock inte utretts och därmed har inte fastställts i detaljplanen.*

## **Villaägareföreningen Lilla Björkeby**

### **Biltrafik på Ekonomivägen**

Föreningen önskar ett förtydligande i planförslaget vad som gäller Ekonomivägen. Enligt antaget planförslag för Veddesta 1 så är Ekonomivägen 14 m bred inklusive gång och regional cykelväg, detta möjliggör endast enkelriktad biltrafik. I planförslaget för Veddesta 4, nämns inget om Ekonomivägens standard. Det finns en generell beskrivning att bostadskvarter angörs med mha lokalgator som blir mellan 16-18m breda. Det kan inte vara ett krav att alla portar i ett kvarter ska ha tillgång till så breda lokalgator.

### **Parken Veddestabäcken**

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 21). Då det lär dröja innan kommunens detaljplaner för fler bostäder västerut mot Saldovägen kommer att bli klara för granskning, måste kommunen kunna presentera hur parken är tänkt för de boende i Veddesta 1 & 4 mfl. Så som parken ser ut idag inbjuder den inte till någon lek och rekreation (den är i stort sett oanvändbar).

Parken benämns ha stor potential som grönskande länk men det förutsätter att parken blir tillgänglig och tillräckligt stor för antalet personer som utnyttjar den. Tillgång till park och friyta värdesätts högt av hushåll enligt RUFSS 2050. Veddestabäcken och dess slutningar upptar en ganska stor del av den möjliga parken enligt planförslaget. Kommunen har även informerat att en del äldre träd ska sparas. Planeras även för träd som insynsskydd mot villaområdet längs med Veddestabäcken så blir det inte mycket friyta kvar.

### **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 planförslaget är det fem våningar, dessutom ges möjlighet till att ha en del av fastigheten på pelare vilket i praktiken innebär sex våningars höjd. Planförslaget ger även möjlighet till att använda taken för gemensamma uteplatser (kvalitetsprogram sid 18) vilket skulle ge möjlighet till än mer insyn till villaområdet på andra sidan Veddestabäcken. Föreningen önskar att ingen del av taken närmast Ekonomivägen får användas för gemensamma ytor. (uteplatser/växthus).

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Ekonomivägen har inom Veddesta IV getts en bred profil för att möjliggöra underjordiska avsättningsmagasin under en del av ytan. Ytan för avsättningsmagasinen är inte lämplig att hamna under körbanan vilket innebär att den del av Ekonomivägen som faktiskt kan utformas med körbana har en likartad bredd som inom Veddesta I. Med anledning av kvarterstrukturen kommer entréer till husen att anordnas mot samtliga omkringliggande gator för respektive kvarter. Detta medför ett behov av väl utformade gångtyor intill respektive hus på 3-3,5 meter. Den faktiska körbanan på lokalgatorna föreslås bli 5,5-6 meter vilket motsvarar körbanebredden på en vanlig villagata.*

*Detaljplanen möjliggör användningen park för området kring Veddestabäcken, den exakta utformningen är tänkt att hållas flexibel för att möjliggöra utveckling av området över tid. Tanken är att parkområdet gestaltas som en helhet tillsammans med den del av parken som ligger inom Veddesta I. Parkens bredd är 30 meter inom detaljplanen vilket ger goda förutsättningar för en ändamålsenlig utformning. Utöver det kvarstår ca 9 meter mellan detaljplanens gräns och fastighetsgränserna till villorna på Gökvägen, den totala bredden på parkområdet kring Veddestabäcken blir alltså 39 meter. Höjderna på husen har studerats i en helhet tillsammans med övrig bebyggelse inom Veddesta IV och Veddesta I. Den föreslagna höjden bedöms både möta upp stadsbebyggelsen inom Veddesta samtidigt som den skapar en tillräckligt mjuk övergång gentemot villorna i Barkarby. Detaljplanen reglerar byggnadshöjden över nollplan i de delarna närmast Veddestabäcken till 30 respektive 32 meter vilket kan jämföras med nuvarande detaljplan som tillåter 30 meters byggnadshöjd över nollplan. Marknivån ligger på cirka 14 meter över nollplan.*

## **Brandkåren Attunda**

### **Hantering farliga ämnen**

Brandkåren Attunda har studerat reviderat risk-PM för olycksrisker med transporter av farligt gods respektive omkringliggande verksamheter och planens hänsyn till dessa risker. Till slutsatserna i risk-pm hör att inom kvarter D och E bör lokaler som innehåller stadigvarande vistelse utföras så att en möjlig utrymningsväg finns bort från MTO Bilcenter. Detta med hänsyn till den gasolcistern som finns inom verksamheter och de transporter av gasol som sker till den. Detta förslag finns inte med i planbeskrivningen eller i plankartan.

Brandkåren Attunda anser att den riskreducerande åtgärd som beskrivs ovan ska föras in i plankarta för att hanteringen av olycksrisker förknippade med gasolcisternen ska anses vara tillräckligt hanterade.

I övrigt har Brandkåren Attunda inga synpunkter på hanteringen av olycksrisker med transporter av farligt gods respektive omkringliggande verksamheter.

### **Översvämning och skyfall**

Bestämmelse n1 har förts in i plankartan som anger att ytan i sydligaste kvarterets sydöstra del ska utformas som översvämningsbar och med marklutning bort från bebyggelse. Vidare hänvisas till åtgärderna på sidan 35 i planbeskrivningen.

Brandkåren Attunda uppfattar det vara oklart vilka åtgärder som ska genomföras för att förhindra att skador uppstår till följd av översvämning. Exempelvis utförande av vattentät grundkonstruktion eller förbud mot öppningar under en viss nivå, i syfte att

byggnadens konstruktion inte tar skada. Brandkåren Attunda anser att bestämmelsen bör göras mer specifik utifrån behovet av åtgärder.

### **Räddningstjänstens insats**

Yttrande nedan syftar till att säkerställa möjlighet till räddningsinsatser med tillfredsställande säkerhet. Brandkåren Attunda har inget ytterligare att yttra utöver det som framfördes i planens samrådsskede.

#### *Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar:*

Det finns redan en planbestämmelse om att trapphus ska vara genomgående vilket säkerställer att det alltid kommer vara möjligt att utrymma åt två motsatta riktningar. Samhällsbyggnadsavdelningen bedömer att det är en tillräcklig reglering. Angående översvämning och skyfall finns på hänvisad plats i planbeskrivningen ett antal åtgärder beskrivet vilka bland annat avser höjdsättning av såväl gator som kvartersmark samt entréer. Bland annat höjdsätts gator lägre än kvartersmark för att vatten i första hand ska rinna bort från byggnaderna. Höjdsättningen innebär bland annat att inga bostäder eller lokaler byggs på en sådan nivå att de kan förväntas översvämma vid beräknat högsta flöde eller 100- års regn. Byggnadstekniska åtgärder som krävs i- eller under marknivå är för detaljerat för att regleras i plankartan och ska istället beaktas vid projektering.

### **Swedavia**

Rubricerad planförslag har ingen påverkan på Arlanda flygplats. Gällande Bromma flygplats så inryms området för detaljplanen under luftvolym som skyddas av Swedavia Bromma Stockholm Airports funktion som utpekat riksintresse. Fördjupad hinderanalys har utförts av Swedavia procedurkonstruktör, vilken konstaterar att byggnationen inte kommer påverka flygplatsens befintliga eller planerade framtida flygprocedurer.

Swedavia - Bromma Flygplats har därmed inget att erinra gällande flyghinder för det aktuella detaljplaneförslaget, så länge angivna maxhöjder inom området kvarstår enligt befintlig reglering.

### **Allmänheten och de boende i anslutning till planområdet**

Under granskningsutställningen har tio yttranden inkommit från allmänheten. De vanligast förekommande synpunkterna handlar om skalan på bebyggelse (särskilt i anslutning till Veddestabäcken), biltrafik på Ekonomivägen, brist på friytor i Veddesta för alla nyinflyttade och oklarhet kring hur det tänkta parkstråket vid Veddestabäcken ska utformas. Nedan följer en sammanställning av de inkomna yttrandena.

### **Byggnadshöjder och skala**

I majoriteten av de inkomna yttrandena påpekas att byggnadshöjden på det kvarter som ligger närmast villorna, på andra sidan av Veddestabäcken, borde sänkas från 5-6 våningar som medges i detaljplanen till 3 våningar. Kommunen behöver följa sina egna riktlinjer i programmet för Veddesta bättre. I det programmet anges att antalet våningar mot Veddestabäcken bör vara 3-5 våningar. Hög bebyggelse kommer att skapa en barriäreffekt/en skarp kontrast. En trevåningsbebyggelse skulle innebära en mjukare och mer naturlig övergång mellan de befintliga villorna och

flerbostadshusbebyggelse menar flera som har yttrat sig. De befintliga industrilokalerna vid Veddestabäcken uppgår till ca 9 meter ovan mark vilket är i princip hälften av den byggnadshöjd som föreslås för bostadskvarter närmast Ekonomivägen.

Några påpekar att även bebyggelse som uppgår upp till 24 våningar mot Veddestavägen är alldeles för högt. Även byggnadshöjderna i närliggande detaljplan i Veddetta 1 anses vara alldeles för höga. Bebyggelsen bör anpassas till lägre skala. Några menar att bebyggelse som planeras längre bort från tunnelbaneuppgångarna borde utformas som radhus/kedjehus.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar:*

*Det fördjupade programmet för södra Veddesta föreslår 3-5 våningar närmast Veddestabäcken. I detaljplan föreslås fem våningar vilket dock regleras genom bestämmelser för byggnadshöjd. Detaljplanen reglerar byggnadshöjden över nollplan i de delarna närmast Veddestabäcken till 30 respektive 32 meter vilket kan jämföras med nuvarande detaljplan som tillåter 30 meters byggnadshöjd över nollplan. Marknivån ligger på cirka 14 meter över nollplan. Detaljplanen medger således cirka 16-18 meters höjd ovan mark vilket i sammanhanget med 60-70 meters avstånd från byggnaderna längs Gökvägen bedömts som en tillräckligt mjuk övergång. Veddestavägen i motsatt ände av detaljplan planeras som huvudgata och tillåts därför ha en högre exploateringsgrad.*

### **Sociala aspekter**

Det planeras alldeles för tät och för hög byggnation i Veddesta utan att planera för de som ska bo här. Det bör finnas tillräckligt med fritids-, ungdomsaktiviteter och grönområden. Det är viktigt att ersätta bl.a. fotbollsplaner, komethallen, promenadsträckor och del av skogen som kan försvinna när Veddesta fortsätter bebyggas. Flera av de boende anser att ökad vikt och hänsyn till befintliga boenden borde beaktas mer framför ekonomiska och politiska intressen. Kommunen behöver lösa dessutom skolbehovet när det byggs så mycket.

Förslaget ger orimligt stora förändringar av områdets nuvarande karaktär. Det är oklart varför man har samråd om man inte ändrar någonting i förslaget. Kommunen borde lyssna mer på medborgaressynpunkter och inte bevaka ekonomiska intressen.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar:*

*Kommunen arbetar med att hitta nya placeringar för idrotts- och fritidsändamål. Promenadstråk planeras inte att utgå däremot kan de i vissa sträckor justeras i samband med att stadsdelen omvandlas. Även nya funktioner för lek och idrott föreslås i de parker och grönområden som planeras. Planering av skolplatser sker på en övergripande nivå för både kommunen och stadsdelen. Två möjliga skolor pekas ut i Veddesta samt flertalet förskolor. Två förskolor möjliggörs i denna detaljplan.*

### **Trafik**

För låg parkeringsnorm tillämpas i Veddesta för de nybyggda kvarteren vilket kan resultera i att det finns risk att många av de nya invånarna kommer att ställa sina bilar på de smala villagatorna i närområdet. Det är inte realistiskt att de boende i bara varannan lägenhet har bil. I samband med inflyttningen bör därför parkeringsförbud införas på villagatorna.

Det bör förtydligas hur är det tänkt med trafiken på Ekonomivägen. Grönområdet utmed Veddestabäcken är idag en smal remsa och det är oklart hur ska bilar, gc-väg och parkstråk rymmas inom den ytan. Planhandlingarna borde redovisa detta.

Emot biltrafik på Ekonomivägen – går emot miljöaspekter som påstås i planen – bevara parkstråket bilfritt, endast för gående och cyklister, behåll en lugn oas - brandförsvaret kan använda gc-vägar i nödfall – planera som i andra områden som är bilfria – Att ha biltrafik på Veddestavägen intill parkstråket innebär risk för olyckor för barnen, särskilt om det är tänkt att barnen ska kunna leka i parksstråket – samt mindre användning av grönytor – viktigt att bevara Upplandsleden som ett grönstråk och bilfri zon för alla djur, barn, unga och gamla – en eventuell breddning av bilväg skulle kraftigt minska den användbara grönytan.

Detta parkstråk, en del av Upplandsleden är en bilfri zon för alla människor och djur, för barn, unga och gamla, för de som är på väg till skola, pendel eller buss eller bara på promenad eller på en cykeltur. Parkstråket måste bevaras i sin helhet.

Bibehåll enbart ett cykel- och gångstråk, och att återvändsgränder byggs. Detta kommer att minimera trafiken i hela området och att det då inte stör boende i villaområdet och i den nya stadsdelen. Enbart de som har ändamål i området kommer hit.

Bilkörning borde tillåtas endast på gatan som löper parallellt med Ekonomivägen högre norrut. Brandförsvaret och andra räddningsfordon kan använda cykel/gångbanor för att nå byggnaderna vid nödsituation.

Genom att endast ha en gång- och cykelväg frigörs större bredd för själva parken. Även om Veddesta 1 har vunnit laga kraft borde det vara möjligt att ändra till föreslagen utformning även där. Det skulle minska på bl.a. bullerstörningar och lämna mer plats för grönska.

Säkra skolvägar borde prioriteras och kommunen borde ta större hänsyn till barnkonventionen. Många barn använder den befintliga cykelvägen utmed Veddestabäcken för att ta sig bla. mellan Björkeby skollan och Barkarby skolan.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar:*

*Parkeringsnormen speglar det mycket kollektivtrafiknära läge och den höga ambitionen av hållbar mobilitet. Veddesta IV har generellt cirka 300-400 meter till närmaste planerade tunnelbaneuppgång och cirka 500-600 meter till Barkarby station. Det ger goda förutsättningar för ett lågt bilbehov. Allmänna parkeringar föreslås längs de flesta lokalgator i såväl Veddesta IV som övriga detaljplaner för Veddesta.*

*Ekonomivägen planeras för enkelriktad biltrafik och möjliggör både gångbanor och cykelbanor. Se bifogad illustration för Ekonomivägen och delar av parkområdet nedan.*



### **Grönområden och allmänna platser**

Det är oklart hur det ska inrymmas lek, utevistelse och rekreation inom det tänkta parkstråket utmed Veddestabäcken som ska dessutom serva ett väldigt stort antal av de boende i området.

Parksstråket verkar vara väldigt smalt och det är otydligt i handlingarna hur den ska gestaltas - Det är viktigt att bevara hela parkstråket. Illustrationerna i planhandlingarna verkar inte spegla bilden för hur det kommer att bli i verkligheten.

Grönområdet är värdefullt idag som bla. promenadstråk och det vore synd om den skulle krympa från 40 till 15 meter. Det är viktigt att bevara träd och grönska som finns för trivsel och välbefinnande för de boende i området. Dessutom ska grönområdet användas av ca 10 000 personer som ska flytta in till Veddesta. Kvarnbacken i nordvästra delen, som beskrivs i planen, är idag ett område med ett högt berg och branta slutningar där ingen människa kan gå.

Det saknas en sammanhängande vision hur den tänkta parken ska gestaltas. Parken borde innehålla utemöbler av god gestaltning, utegym, promenadväg som inte är spikrak i omgivande grönska, vattenlekområde för barnen, andra lekområden för barnen, grillplatser för många att vara på samtidigt, något för de lite större barnen (skatepark eller liknande).

Den planerade bebyggelsen i de fyra detaljplanerna i Veddesta och detaljplan för Barkarby centrum kommer att innebära en hög belastning på det tänkta parkstråket och väldigt begränsade möjligheter till lek och utevistelse. Det väster om området beskrivna nordsydliga parkstråket är inte jämförbart med parkstråket utmed Veddestabäcken. Det nordsydliga parkstråket är ett område med ett högt berg och branta slutningar och har inga plana ytor

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar:*

*Se bifogad illustration ovan. Utöver Detta parkområde planeras även befintliga naturområden vid Kvarnbacken kompletteras med ytterligare funktioner för lek och rekreation. Nya parker föreslås också tillkomma i stadsdelen, bland annat i form av*

*Veddestaparken men även genom mindre parkområden som Stinsparken i Veddesta I och en ännu icke-namngiven park i Veddesta II. Parkerna skapar gemensamt goda förutsättningar för rekreation, lek och idrott i stadsdelen och de boende kommer sällan ha mer än cirka två kvarter till sitt närmaste grönområde. De flertalet parker och grönområden som föreslås innebär även att belastning på varje enskild kan begränsas. Beläggning och utformning av sådant som gång- och cykelvägar anpassas för att kunna hantera även betydande antal besökare.*

### **Naturvärden**

Grönstråket vid Veddestabäcken är ett viktigt grönområde för djur och fågelliv. Mängder med arter håller till här, främst småfåglar, men även större fåglar ur hägerfamiljen mellanlandar här för att proviantera under viss tid på året. Rovfågel håller även till i området. Ser en uppenbar risk att djur och fågelliv intill vattendraget kommer att trängas undan i samband med byggnation, utvidgad väg, borttagande av träd. Hur fågellivet påverkas av den planerade exploateringen?

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar:*

*Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar förekomsten av naturvärden och bedömer detaljplanens konsekvenser som små till märkbara konsekvenser, främst på grund av ökat besöksstryck samt förskolegården vilken inte berör parkstråket längs Veddestabäcken. Parkstråket kommer huvudsakligen att bevaras, likaså Veddestabäcken.*

### **Övrigt**

Flera menar att i planhandlingarna har det angetts ett felaktigt avstånd till närmaste villa från de planerade byggnaderna.

*Samhällsbyggnadsavdelningens kommentar: Plankartan är skalenlig och anger byggrätterna i förhållande till närliggande fastigheter. Avståndet från det närmaste kvarteret uppgår till cirka 50-55 meter till tomtgräns och 60-65 meter från byggnaderna längs Gökvägen.*

### **Synpunkter utanför planområdet**

Många av kommunens lokalgator i villaområden är för smala och därmed osäkra. Det är inte rimligt att gående och cyklister ska vistas på bilgator.

De boende i närheten kommer att behöva stå ut med byggstörningar under en lång tid, vilket inte är acceptabelt.

Ovilja att arbeta fram ett planförslag som tar hänsyn till oss redan boendes synpunkter och önskemål.



Sandra Westin  
Planchef

Andreas Winander Schönning  
Planarkitekt