



Dnr Kst 2018/666
GRANSKNINGSHANDLING

Förslag till detaljplan för

VEDDESTA III

fastigheten Veddesta 2:7 m.fl, Järfälla kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Planförslaget har varit utsänt på samråd under perioden 18 september – 23 oktober 2018. Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens hemsida www.jarfalla.se/planarbete, hos kommunens servicecenter, Ridrarplatsen 5 i Jakobsberg centrum samt i Herresta bibliotek i Barkarbystaden. Samråd har annonserats i lokaltidningen Mitt i Järfälla och på kommunens hemsida.

Följande har lämnat synpunkter på planförslaget:

1. Länsstyrelsen
2. Lantmäteriet
3. Trafikverket
4. Trafikförvaltningen
5. Luftfartsverket
6. Swedavia
7. Miljö- och bygglovsnämnden
8. Barn- och ungdomsförvaltningen
9. Brandkåren Attunda
10. Företagarna i Järfälla
11. Hyresgästföreningen Järfälla
12. Naturskyddsföreningen
13. PRO Barkarby-Skälby
14. PRO samorganisation
15. Villaägarföreningen Barkarby-Skälby
16. Villaägarföreningen Lilla Björkeby
17. Järfälla Hembyggsförening
18. E.ON Elnät
19. E.ON Värme
20. Skanova
21. Svenska kraftnät
22. Norrvatten
23. Allmänhet (36 separata yttranden)

Planförslaget har lämnats utan erinran av:

1. Försvarsmakten

Nedan följer en sammanfattning av framförda synpunkter med Kommunstyrelseförvaltningens kommentarer. Inkomna skrivelser finns i sin helhet tillgängliga hos plan- och exploateringsavdelningen.

Synpunkter som uppfattas kräver direkt svar har kommentarer från Kommunstyrelseförvaltningen. Övriga synpunkter har noterats.

1. Länsstyrelsen: Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att förslaget inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL under förutsättning att kompletterande redovisning och revideringar genomförs inför kommande planskede gällande:

- riksintresse för kommunikation avseende flyg, järnväg och E18,
- miljökvalitetsnormer för vatten och luftkvalitet och
- hälsa och säkerhet avseende risker för översvämning, olyckor, markföroreningar, geoteknisk instabilitet samt hälsoaspekter avseende buller.

Detaljplaneförslaget har stor komplexitet med många frågeställningar som påverkar riksintressen och risker för människors hälsa och säkerhet. Länsstyrelsen saknar en helhetlig bedömning avseende föreslagen markanvändnings lämplighet. Därutöver ställer sig Länsstyrelsen tveksam till om en utformning med brist på grönytor, små skuggiga innergårdar, luftföroreningar och höga bullernivåer är en lämplig utformning utifrån ett barnperspektiv.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Riksintressen

Riksintresse för kommunikation

Flyg

Bromma och Arlanda flygplatser är utpekade av Trafikverket som riksintresse för kommunikation, enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken, vilket innebär att flygplatsområdet och de omgivande influensområdena för buller, hinderskydd och flygprocedurer ska skyddas.

Planområdet ligger i direkt anslutning till Bromma flygplats hinderreglerade ytor samt inom flygplatsens MSA-yta. En flyghinderanalys för planerade höga byggnader inom fastigheterna Veddesta 1:13, 2:27, 2:2, 2:11, 2:33 och 2:7 utfördes av Luftfartsverket 2016-11-30. Luftfartsverkets radarstation i Bällsta var en del av utgångspunkterna för denna flyghinderanalys, där Luftfartsverket avstyrkte uppförande av byggnader högre än 78 möh, inklusive eventuella påbyggnader såsom hiss- och ventilationsschakt, kranar för fasadunderhåll, mm. Detaljplaneförslaget

reglerar maximal högsta nockhöjd för sex höga byggnadskroppar som överskrider 78 möh, alltifrån 80 till 127 möh. När höjden för dessa byggnader regleras med maximal nockhöjd uppstår en otydlighet avseende maximal höjd för byggnad inklusive eventuella påbyggnader. Liknande påbyggnader ingår inte i begreppet nockhöjd. Även tillfälliga hinder såsom byggkranar omfattas av hinderfrihetskraven och kan begäras ingå i en eventuell ny flyghinderprövning. Eventuella revideringar av byggnadernas reglerade höjd kan även påverka sol och skuggförhållanden, bullersituationen samt vindförhållanden, vilket kan kräva revideringar även av dessa studier. Byggnader och tillfälliga hinder högre än 45 m över mark kräver hindermarkering. Länsstyrelsen konstaterar dels att förutsättningarna för flyghinderanalysen delvis har förändrats då Bällsta radar på sikt får en annan placering och dels att detaljplaneförslagets planbestämmelser avseende höjdregering är otydlig. Länsstyrelsen anser att det med nuvarande underlag inte går att bedöma om det föreligger påtaglig skada på riksintresset. Om påtaglig skada föreligger i samband med detaljplanens antagande har Länsstyrelsen möjlighet att upphäva detaljplanen i enlighet med 11 kap. 11 § plan- och bygglagen.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Höjderna inom planområdet har reviderats till granskningen. På grund av denna revidering har även alla andra redan framtagna utredningar uppdaterats. En flyghinderanalys har tagit fram och plankartan har uppdaterats med totalhöjd på de två högsta byggnaderna.

Järnväg

Planområdet gränsar direkt till riksintresset Mäljarbanan, som är utpekad som riksintresse för kommunikation och därmed ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillgängligheten eller nyttjandet av järnvägen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen och eventuella framtida utbyggnadsbehov. Trafikverket hävdar minst 25 m byggnadsfri zon från närmsta spårmit.

Trafikverket påpekar att planområdet även gör intrång på Trafikverkets järnvägsfastighet, Barkarby 2:3, där detaljplaneförslaget ger möjlighet till parkeringsgarage under mark med GC-väg över garaget längs med järnvägen. Både garage och GC-väg verkar placerade inom 25 m från järnväg. Detaljplanedokumentet redovisar inte exakta mått mellan planerade byggnaders fasader och utsträckning under mark till närmsta spårmit. Länsstyrelsen saknar måttangivelser och sektion med relation mellan byggnader över och under mark fram till närmsta spårmit för att kunna göra bedömning av eventuell påtaglig skada på riksintresset. Om påtaglig skada föreligger i samband med detaljplanens antagande har Länsstyrelsen möjlighet att upphäva detaljplanen i enlighet med 11 kap. 11 § plan- och bygglagen.

En förläggning av GC-väg längs med järnväg inom riskområde bedömer Länsstyrelsen som olämpligt, då en sådan utformning uppmuntrar vistelse i riskområdet istället för att undvika att människor vistas inom riskområdet. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver komplettera med dokumentation som fastställer avstånd mellan byggnadsstruktur och närmsta spårmit samt redovisa lämpligare placering av GC-väg i samband med nästa planskede. I samråd med Trafikverket behöver kommunen också se över fastighets- och plangränser med redovisning av revideringar i planbeskrivning och plankarta med bestämmelser. Länsstyrelsen hänvisar även till Trafikverkets yttranden.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Dialoger har förts med Trafikverket. Riskanalysen har uppdaterats efter inkomna synpunkter och planbeskrivningen har förtydligat avstånden med en tvärsektion mellan fasad, kvartersgata, GC-väg och spårmit. Förtydligande kring GC-vägens utformning och dragning har gjorts i planbeskrivningen.

Riksintresset E18

Riksintresset påverkas främst av om exploateringen klarar de riktvärden för trafikbuller som anges i ”förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande” samt att riktvärden för vibrationer uppfylls. Därutöver är E18 en av de vägar med höga luftföroreningar som pekas ut i Länsstyrelsens åtgärdsprogram för kväveoxid och partiklar där partikelhalten tangerar riktvärden för MKN för luftkvalitet. Trafikverket påpekar att indata för E18:s vägtrafik inte helt stämmer vilket kan påverka både buller- och vibrationsutredningar.

I förslagets planbeskrivning, sid 36, hänvisas till att hänsyn till risken för störande markvibrationer från Mälarbanan bör utredas i den fortsatta projekteringen. Länsstyrelsen anser tvärtom att en sådan utredning utgör en grund för bedömning av markanvändningens och även exploateringens lämplighet inom planområdet. Därmed är det en av många frågeställningar som behöver ingå i detaljplaneprocessen. I detta fall är det också en del av bedömningen av om riksintresset utsätts för sådana begränsningar att det kan anses som påtaglig skada. Länsstyrelsen anser att detaljplaneförslaget saknar tillräcklig redovisning avseende vibrationer för att kunna göra en bedömning av om förslaget utgör påtaglig skada på riksintresset E18. Länsstyrelsen anser att kommunen inför kommande planskede behöver komplettera detaljplaneförslaget med en vibrationsutredning. Utredningen behöver sammanfattas i planbeskrivningen och eventuella åtgärder ska om möjligt redovisas i plankarta med bestämmelser. På samma sätt behöver planhandlingarna kompletteras och revideras för buller. Se rubrik ”Buller”. Länsstyrelsen hänvisar även till Trafikverkets yttrande.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Till granskningsskedet har en luftutredning tagits fram som visar på uppfyllda värden inom planområdet. Bullerutredningen har uppdaterats efter nya höjder och ny användning på vissa av kvarteren i plankartan. Bland annat har bostäder tagits bort närmast järnvägen med hänsyn till buller och risk. Även resonemang och hänsyn till vibration har inarbetats i bullerutredningen.

Miljö kvalitetsnormer**Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Dagvattenutredningen, (ÅF juni 2018), visar att mängderna utsläpp via dagvatten från planområdet kommer att öka för ett antal ämnen, däribland näringsämnen. Halterna kommer visserligen att vara nära eller under kommunens riktvärden för Bällstaån, men eftersom åtgärderna som föreslagits består av gröna tak på hela eller delar av planområdets bebyggelse ökar belastningen på Bällstaån enligt tabell 10. Vid användning av gröna tak behöver dessa kombineras med reningsåtgärder för näringsämnen, t ex. genom biofilter i markplan för att undvika ökat läckage av näringsämnen. De åtgärder som nämns i dagvattenutredningens sammanfattning är inte tillräcklig redovisning av hur mängderna av utsläpp påverkas. Alternativ som

nämns i sammanfattningen, såsom användning av gräsplan, fördröjningsmagasin, mm, finns inte redovisade i dagvattenutredningen i övrigt. Förtydligande saknas i planbeskrivningen och plankarta med bestämmelser har ingen reglering av åtgärder för dagvattenhantering. I dagvattenutredningen anges kommunens egna riktvärden och inte riktvärdegruppens riktvärden. Textens innehåll om MKN i planbeskrivningen, s. 10, behöver uppdateras så att den följer nuvarande regelverk.

Det går inte att med hjälp av endast riktvärden för halter av förorenande ämnen avgöra om MKN äventyras eller inte. För en rättvis bedömning av påverkan på vattenkvaliteten i Bällstaån behöver hänsyn tas till både mängder och halter av förorenande ämnen. Flöden, mängder och vatten per tidsenhet är också viktiga id etta avseende, eftersom Bällstaån har grava erosionsproblem som beror på en ojämn hydrologisk belastning.

Länsstyrelsen kan konstatera att planhandlingarna inte i tillräcklig utsträckning redovisar vilka åtgärder som behövs och som kommer att vidtas för att miljö kvalitetsnormer för vatten ska kunna följas. Länsstyrelsen anser att detaljplaneförslaget inför kommande planskede behöver kompletteras med en redovisning av vilka ämnen som behöver omhändertas och med vilka åtgärder detta ska göras för att MKN för vatten ska kunna följas. I redovisningen behöver även mängder och halter av förorenade ämnen beskrivas. Inför kommande planskede anser Länsstyrelsen att detaljplaneförslaget behöver säkerställa att MKN för vatten följs. Redovisningen behöver då sammanfattas i planbeskrivningen och krav på åtgärder införas i plankarta med bestämmelser.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Dagvattenutredningen har uppdaterats efter inkomna synpunkter.

Miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet.

E18 är en av de vägar med höga luftföroreningar som pekas ut i Länsstyrelsens åtgärdsprogram för kväveoxid och partiklar där partikelhalten tangerar riktvärden avseende MKN för luftkvalitet. Enligt framtagen ”MKB Veddesta Etapp III”, (Ekologigruppen 17 augusti 2018), klaras riktvärdena för både partiklar och kväveoxid inom planområdet. Då det ändå är viktigt med så låg exponering av luftföroreningar som möjligt, då de som är särskilt känsliga för luftföroreningar, som barn, äldre och de som redan har sjukdomar i luftvägar, hjärta eller kärl, föreslår MKB:n ett antal åtgärder såsom placering av tilluftsventiler, sänkt hastighet och förbjuden tomgångskörning, trädplanteringar i gaturummen och plantering av trädrader i plangräns mot Mälarbanan. För att säkerställa dessa åtgärder behöver de inför kommande planskede beskrivas i planbeskrivningen och om möjligt redovisas på plankarta med bestämmelser.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En luftutredning har tagits fram till granskningen. Beräkningarna visar att miljö kvalitetsnormen för PM10 och NO2 klaras vid samtliga planerade byggnader inom planområdet år 2020. Normen överskrids intill E18 men den planerade bebyggelsen ligger så pass långt ifrån E18 att renare luft hinner blandas in innan luftmassan når de närmsta husen. Haltnivån vid den nya bebyggelsen är därför betydligt lägre än intill E18.

Hälsa och säkerhet

Risker

Översvämningsrisk

Länsstyrelsen ser positivt på att höjdsättning av marken regleras i planbestämmelser. Exploateringen kommer dock att innebära en ökad avrinning från området vilken inte får påverka omgivande områden negativt. Enligt föreslagen höjdsättning av mark och vägar indikeras att skyfallsvatten kommer att rinna av mot spårområdet.

Länsstyrelsen anser att kommunen till nästa planskede, i planbeskrivningen, behöver redovisa hur planområdet och dess omgivningar kan påverkas av ett 100-årsregn med klimatfaktor, (skyfallskartering), och om nödvändigt även ge förslag på riskreducerande åtgärder, som behöver säkerställas i plankartan med bestämmelser.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Framtagen dagvattenutredning har uppdaterats. En skyfallsutredning har tagits fram för att visa att planförslaget inte gör det värre än dagens situation vad gäller skyfall mot järnväg och E18.

Geotekniska risker

På grund av att höga konstruktionslaster kommer att belasta marken föreslås i PM geoteknik (ELU Konsult, 2018-04-09) att byggnaderna grundläggs på berg eller pålar, vid djup till berg större än 2,5 m, alternativt med plintar. Grundläggningen som ska ske ovanför tunnelbanan behöver ta hänsyn till tunnelbanans skyddszon. Om på- eller plintgrundläggning därför inte är möjlig behöver alternativ grundläggning utredas. Grundläggningen och ev. förstärkningsåtgärder behöver lösas i samråd med FUT (Förvaltning för utbyggd tunnelbana). Länsstyrelsen anser att kommunen till nästa planskede behöver utreda konflikten mellan grundläggning av byggnaderna och tunnelbanans skyddszon i samråd med FUT. Redovisning av utredning med förslag på lösningar behöver sammanfattas i planbeskrivning och vid behov kan också krav utöver begränsat schaktdjup behöva redovisas i plankarta med bestämmelser.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Dialog med FUT har skett kontinuerligt under planarbetet. Både mellan kommunen och FUT men också med tänkt byggherre. Till granskningsförslaget har ELU tagit fram en geoteknisk utredning med rekommendationer på schakt, grundläggning och omgivningspåverkan. Utredningen redovisar också kvarstående arbeten och utredningar som ska genomföras till senare skeden av projekteringen.

Olycksrisk med trafik på Mälarbanan

Planen möjliggör mycket tät bebyggelse där flera tusen människor kan komma att vistas. Samtidigt ligger planområdet precis intill Mälarbanan som trafikeras av all slags trafik inklusive transporter med farligt gods. Eftersom det är svårt att veta hur framtida behov av transporter med farligt gods kommer att se ut och då en olycka potentiellt kan påverka väldigt många människor, anser Länsstyrelsen att planen behöver utformas på ett robust och säkert sätt med hänsyn till risken för olyckor på järnvägen. Länsstyrelsen bedömer att planen med tillhörande planbeskrivning och underlag inte visat att tillräcklig hänsyn tagits till risken för olyckor. Kommunen behöver beakta följande synpunkter.

Länsstyrelsen noterar att riskutredningen och bullerutredningen innehåller olika trafiksiffror för prognosen gällande godstrafik/personståg och tåglängd på Mäljarbanan år 2040. Inför granskningsskedet behöver kommunen stämma av med Trafikverket vilka uppgifter som gäller. Vid behov behöver utredningarna revideras.

Planen är mycket flexibel avseende hur markanvändningen regleras. När det gäller möjligheten och lämpligheten i att utforma bebyggelsen med skyddsåtgärder kan detta skilja sig åt mellan olika typer av markanvändning utifrån olika behov som kan förekomma. För bostäder är det till exempel ofta viktigt att kunna öppna fönster medan detta inte behöver vara viktigt för andra slag av användning som kontor eller centrum.

I riskutredningen till planen, (Riskanalys Järfälla idrottsstad, Brandskyddslaget AB, 2018-05-17), har det identifierats flera olycksscenarioer med ett mycket stort antal omkomna. Vissa scenarioer innehåller betydligt fler omkomna än vad som ryms inom de värderingskriterier (de så kallade DNV-kriterierna) som risknivåerna redovisas mot. Riskanalysens värderingskriterier omfattar olyckor med upp till 1000 omkomna, men bland olycksscenarioerna finns det olyckor som kan ge fler än 1000 omkomna. Detta kommenteras inte närmare i riskanalysen och framgår inte heller av planbeskrivningen. Riskanalysen visar även på flera olycksscenarioer med över hundra omkomna vilket också är mycket allvarligt ur ett samhällsperspektiv. De identifierade olycksscenarioerna bedöms ha en väldigt låg sannolikhet, vilket Länsstyrelsen inte ifrågasätter. Länsstyrelsen saknar dock att kommunen redovisar att en mycket storskalig planering direkt intill Mäljarbanan medför en risk för mycket allvarliga olyckshändelser. I planbeskrivningen nämns inget om att detta är något som avviker från hur riskbilden i ett område vanligtvis brukar se ut. Länsstyrelsen efterfrågar, inför kommande planskede, att det förs ett resonemang kring risken för mycket allvarliga olyckor och att avvägningar görs där tex olika avstånd till järnvägen eller olika fasadmateriäl prövas med konsekvensbeskrivning för olika olycksscenarioer. I en sådan utredning behöver även konsekvenser för buller och partikelregns påverkan på planområdet ingå.

Planen reglerar att skola med mera tillåts cirka 30 meter från närmaste spårmitt. Länsstyrelsen bedömer att det är särskilt angeläget att bebyggelse för skolverksamhet får en säker utformning med hänsyn till järnvägen. I planförslaget är det svårt att utläsa vilka skyddsåtgärder som kommer gälla i den del av planen som tillåter kvartersmark med ändamålet skola. Länsstyrelsen anser att kommunen inför nästa planskede behöver förtydliga vad som gäller för denna kvartersmark och redovisa säker utformning med hänsyn till järnvägen.

Länsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande av om konsekvenserna från olycksscenarioerna är bedömda med eller utan några säkerhetshöjande åtgärder. Underlaget bör visa vilket skydd och påverkan på risknivån som olika riskreducerande åtgärder har.

Riskanalysen tar upp att detaljplanen behöver säkerställa att obebbyggda ytor mellan bebyggelse och Mäljarbanans spårområde inte ska uppmuntra till stadigvarande vistelse. Länsstyrelsen saknar en tydlig reglering av detta i planförslaget.

Inför nästa planskede anser Länsstyrelsen att kommunen behöver redovisa hur konsekvenserna från olycksscenarioerna är bedömda samt hur kommunen tänkt

säkerställa att obebyggda ytor mellan bebyggelse och järnväg inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Redovisningen behöver införas i planbeskrivningen och eventuella åtgärder om möjligt i plankartan.

Riskanalysen har valt att analysera olyckor med antagandet att olycksplatsen är mitt för planområdet, se sid 18 i Bilaga B till riskanalysen. Detta innebär att olyckorna antas ske relativt långt bort från den del av planområdet som möjliggör bebyggelse med hotell (kvarteretsmark O). Denna markanvändning tillåts 25 meter från spåren. Eftersom hotell innebär att området kommer att innehålla människor som sover, bedömer Länsstyrelsen att denna del kan vara särskilt utsatt vid en olyckshändelse. Länsstyrelsen anser att detta bör beaktas tydligare i riskanalysen och att det till nästa planskede finns ett resonemang om lämpligheten med hotell endast 25 meter från Mälarbanan utifrån risken för olyckor. Resonemanget behöver redovisas i planbeskrivningen med eventuella åtgärder i plankarta med bestämmelser. Trafikverket har framfört att det finns frågetecken kring lämpligheten med planerad gång- och cykelväg samt parkeringsgarage närmast spårområdet. Hur denna del av planen utformas kan också påverka olycksrisken i planen i övrigt. Detta behöver också beaktas i fortsatt riskhanteringsarbete i planprocessen. Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Riskanalysen har uppdaterats efter inkomna synpunkter. Planbeskrivningen har uppdaterats med förtydliganden kring risk. I plankartan har bostäder tagits bort som användning i kvarteren närmast järnvägen och E18 med hänsyn till bland annat risk. I plankartan har användningen skola specificerats till "utbildning, ej förskola eller grundskola". Prickmark finns närmast järnvägen för att säkra avstånden för risk.

Förorenad mark

En riskbedömning gällande påvisade föroreningar behöver genomföras inför kommande planskede. Länsstyrelsen anser att riskbedömningen behöver redovisas och sammanfattas i planbeskrivningen. Eventuella förslag på åtgärder ska om möjligt redovisas på plankarta med bestämmelser. Särskild hänsyn ska iaktas vid planering för verksamhet som skolor, förskolor och lektytor då barn är känsligare för exponering av föroreningar.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En fördjupad riskbedömning har tagits fram till granskningsskedet och den behandlas i planbeskrivningen.

Buller

Länsstyrelsen är positiv till den väl genomarbetade bullerutredningen.

Mälarbanan, E18 och Veddestavägen är idag de främsta bullerkällorna för planområdet. Samtliga ytor inom planområdet är idag bullerstörda med nivåer över 55 dB(A), vilket innebär att uppgiften med en hög exploatering kräver en rad åtgärder för att alla framtida invånare ska få en god boendemiljö i bostäder och yttre miljöer. Detaljplaneförslaget innebär att det i gaturummet närmast järnväg kan förväntas ljudnivåer över 75 dB(A), vilket kan innebära risk för hörselskada. I övriga gaturum förväntas ljudnivån uppgå till mellan 55 och 60 dB(A). I kvarterens

innergårdar ligger ljudnivåerna något lägre, under 50 dB(A). Takterrasser förväntas få mycket höga ljudnivåer. Om takterrassen vid föreslagen skola/förskola är tänkt att användas som utemiljö för barnen behöver terrassen förses med minst 3 m höga bullerplank för att uppnå antagna riktvärden. Länsstyrelsen anser att dessa förhållanden inte är en lämplig helhetslösning.

Länsstyrelsen konstaterar också att med föreslagna åtgärder kan riktvärden för buller avseende bostäder klaras. Länsstyrelsen saknar dock hur stor andel av lägenheterna som kräver speciallösningar för att klara riktvärdena. Dessa avsteg kan enligt Länsstyrelsens mening endast gälla ett mindre antal bostäder och endast om det behövs för att klara en god helhetsverkan. Om dessa avsteg med hjälp av utformning/avskärmning nära fasad kan godtas, då det avser ett mindre antal lägenheter, behöver utformningen regleras i detaljplanen.

Trafikverket påpekar i sitt yttrande att man vid bostadshusen mot järnvägen uppnår 85 - 90 dB(A) nattetid och att detta kräver större utformningskrav på dessa bostäder. Länsstyrelsen saknar redovisning och förslag på åtgärder avseende höga bullernivåer nattetid.

I bullerbestämmelse på plankartan anges att hälften av boningsrummen kan ha upp till 60 dB(A) på bullerdämpad sida. Enligt förordningen ska det vara 55dB(A). Länsstyrelsen förutsätter att detta skrivfel åtgärdas inför kommande planskede. Länsstyrelsen saknar däremot bullerreglering av lägenheter under 35 kvm.

Länsstyrelsen anser att detaljplaneförslaget inför kommande planskede behöver:

- kompletteras/revideras med redovisning av hur de höga ljudnivåerna i de yttre miljöerna kommer att åtgärdas,
- redovisa hur stor andel av bostäderna som kräver speciallösningar för att klara riktvärdena samt om dessa lösningar bedöms som godtagbara, behöver de regleras i detaljplanen,
- redovisa förslag på åtgärder för de höga ljudnivåerna nattetid,
- ändra planbestämmelse från 60 dB(A) till 55 dB(A) och
- komplettera med bullerreglering för lägenheter under 35 kvm.

Detta behöver redovisas i planbeskrivningen med eventuella åtgärder redovisade i plankarta med bestämmelser. Länsstyrelsen hänvisar även till Trafikverkets yttrande.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Bullerutredningen har uppdaterats efter inkomna synpunkter. Resultaten från denna sammanfattas i planbeskrivningen.

Rådgivande synpunkter

Vindpåverkan i den yttre miljön

I planbeskrivningen, sid 22, hänvisas till en vindstudie som genomförts i Veddesta I, ett intilliggande planområde. Kommunen hänvisar till att de olika planområdena har liknande förutsättningar och att resultaten för Veddesta I även bör kunna tillämpas för Veddesta III. Länsstyrelsen gör en helt annan bedömning, då vindbelastning på gaturum, parker och takterrasser är helt beroende av byggnadskropparnas höjd,

volymer, inbördes positioner, vridning i förhållande till rådande vindriktning samt gatusektionens utformning och gatans sträckning. Med andra ord behöver en vindstudie utföras i varje enskilt fall där högre byggnader ingår. För att kunna göra en helhetsbedömning av boendemiljön och om förslagets lämplighet bör i detta fall även en vindstudie för Veddesta III genomföras inom planprocessen. Länsstyrelsen anser att en specifik vindstudie bör redovisas för Veddesta III så snart höjder och volymer på byggnader och gatunät/gatusektioner har fastställts i planprocessen.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En vindstudie har tagits fram utifrån bebyggelsen som föreslås i Veddesta 3. Den sammanfattas i planbeskrivningen.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens ambition att integrera sociala aspekter i planförslaget med blandade funktioner och fokus på barnperspektiv i miljökonsekvensbeskrivningen. Det saknas dock en del relevanta sociala aspekter och Länsstyrelsen råder kommunen att beakta och redovisa dessa tydligare i enlighet med portalparagrafen samt 2 kap PBL.

Kommunen bör undersöka sociala konsekvenser utifrån hur olika aspekter som kön, könsidentitet och- könsuttryck, sexuell läggning, etnisk tillhörighet, funktionsförutsättning, religion, ålder och socioekonomi villkorar planförslagets tillgänglighet och användbarhet. Till exempel hur den föreslagna skidanläggningen attraherar eller påverkar de tilltänkta användarna samt hur trygghetsaspekter tar hänsyn till olika gruppers trygghetsbehov i användningen av det offentliga rummet.

Vidare bör en konkretisering av vagt formulerade meningar om *hur* exempelvis torget bör möbleras på "ett inbjudande sätt" (s. 30) underlätta planens genomförande och tydliggöra kommunens strategiska tänk utifrån ovannämnda aspekter i platsspecifika sammanhang.

Frågor som med fördel kan diskuteras vidare är vilka som kommer att kunna bo och använda sig av området utifrån ovannämnda aspekter. Länsstyrelsen saknar en beskrivning av medborgardialogen vilken bör synliggöra avvägningar, påverkansmöjligheter och representation. Planförslaget kan med fördel kort redovisa vilka ambitioner kommunen har gällande upplåtelseformer i övrigt samt lägenhetsstorlekar i området, även om upplåtelseformer inte går att reglera i detaljplanen. På så vis kan kommunen tydligt knyta detaljplanens sociala hållbarhetsdimension till strategiska dokument såsom kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning och översiktsplanens hållbarhetsanalys (2014, ss. 53 - 54), specifikt angående sociala och kulturella konsekvenser.

Miljökonsekvensbeskrivningen (s. 42) lyfter risken för betydande negativa konsekvenser gällande "hälsosamma, jämställda och naturliga miljöer för barn" utifrån bristen på grönytor, små skuggiga innergårdar, luftföroreningar och bullernivåer. Planbeskrivningen redovisar att träd ska planteras på de upphöjda gårdarna med extra förstärkta bjälklag för jorddjup på 80 cm. Ett sådant jorddjup räcker bara till mindre buskartade träd. De höga byggnaderna som omgärdar innergårdarna kommer att föra ned relativt kraftiga vindar på gårdarna. I gatumiljön råder relativt förhärskande skugga. Vid de tidpunkter solen når ned kan värmeöar

uppstå pga. stora hårdgjorda ytor. Med nuvarande underlag ställer sig Länsstyrelsen tveksam till om detta är lämplig utformning utifrån ett barnperspektiv.

Länsstyrelsen vill också påminna om att barnen inte heller är en homogen grupp och att förslaget också bör studeras inte minst utifrån funktionsförutsättningar och kön. Har det förts samtal med barn angående deras behov bör detta tydligt redovisas. Detta bör sättas i relation till en möjlig skola utan en planerad skolgård. Länsstyrelsen konstaterar att det planeras för parker i två närliggande områden samt att det finns naturreservat i närheten, men det saknas en analys av det ökade trycket på användningen av dessa i samband med 600 nya bostäder, samt hur barn tar sig till platserna på ett säkert sätt. För att nå parkstråket från bebyggelsen behöver invånarna ta sig över en barriär bestående av två bilfiler och en parkering. Vidare saknas det ett resonemang om varför bilen får så stor plats i det planerade området när det planeras för en kollektivtrafiknod.

Sammanfattningsvis saknar Länsstyrelsen ett övergripande resonemang om hur kommunen har beaktat de sociala aspekterna i planförslaget, samt hur den föreslagna blandningen av torg, idrottsanläggningar, kultur- och serviceverksamheter bidrar till en god och jämlik levnadsmiljö.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Utifrån Länsstyrelsens yttrande har ett försök gjorts att tolka vad som är rätt nivå för att behandla social hållbarhet i en detaljplan. Ämnet behandlas i planbeskrivningen där i alla fall några av Länsstyrelsens rådgivande synpunkter beaktas.

Övriga synpunkter/frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Ändamålsenliga planbestämmelser, mm

Lantmäteriet har i sitt yttrande synpunkter på grundkartans aktualitet, planbestämmelsers tydlighet, hur kvarterismark och allmän plats avgränsas uppåt resp. nedåt, mm. Länsstyrelsen hänvisar till Lantmäteriets yttrande.

Risakanalysens Figur 5.3 ska enligt texten redovisa samhällsrisknivåer med respektive utan planerad ny bebyggelse inom det aktuella planområdet. Figuren visar dock endast en riskkurva, så något saknas i figuren.

Figur 5.5 har blivit felaktig i rapporten och är svår att läsa.

2. Lantmäterimyndigheten:

Delar av planen där Lantmäteriet har synpunkter

Grundkarta

Grundkartan är upprättad 2014. Lantmäteriet anser att grundkartan inte bör vara äldre än tre månader eftersom uppgifterna annars kan vara inaktuella.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Grundkartan har uppdaterats.

Plankarta och bestämmelser

Det kan övervägas om höjderna för profil södergående spårtunnel kan göras synligare vid utskrift. Otydligheten vid utskrift kan bero på Lantmäteriets skrivare men i annat fel kan det övervägas om det går att göra annorlunda.

Under rubriken ”Information” står att ”Grönytefaktor tillämpas på kvartersmark”. Det är otydligt om detta avses vara en planbestämmelse och i så fall vad den innebär.

Vissa bestämmelser föreskriver att byggnadsdelar m.m. (hörande till enskild kvartersmark) får skjuta ut över allmän plats, vilket inte framgår av planbestämmelserna för de allmänna platserna. Lantmäteriets uppfattning är att detta inte är tydligt.

För Lantmäteriet framstår det inte som klart hur bestämmelsen T₃ avgränsas i höjddled.

För Lantmäteriet framstår det inte som klart hur de allmänna platserna avgränsas uppåt i höjddled.

För Lantmäteriet framstår det, trots plankarteutsnittet, inte som klart hur kvartersmarken avgränsas nedåt i höjddled.

Lantmäteriet har svårigheter att tolka de svarta områdena/linjerna i plankarteutsnittet.

Läsbarheten av de vita områdena i plankarteutsnittet försämras av att flera olika användningar på kvartersmark har vit färg.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Lantmäteriets synpunkter har noterats och plankartan har uppdaterats samt förtydligats.

Plan- och genomförandebeskrivning

Enligt 4 kap. 33 § PBL ska det av planebeskrivningen framgå om kommunen avser att ingå exploateringsavtal eller genomföra markanvisningar, dessa avtals huvudsakliga innehåll och konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal. Lantmäteriet bedömer att redovisningen av markanvisningen/markanvisningarna till Serneke brister i aktuella avseenden.

Lantmäteriet ställer sig frågande till vilken rättighet som avses användas för att nå marken som lagts ut som T₂.

Lantmäteriet anser vidare att rättighetsfrågorna i allmänhet inte är tillräckligt belysta i genomförandebeskrivningen. Till exempel nämns i flera fall att servitut ska skapas för olika ändamål, men inte vilket typ av servitut (official- eller avtals servitut?), vem som ska ansöka om eventuell förrättning, eller att ersättning för upplåtelsen kan komma att aktualiseras.

Lantmäteriet anser att de ekonomiska konsekvenserna av detaljplanen bör belysas tydligare.

Övrigt

Lantmäteriet har inte tagit ställning till innehållet i fastighetsförteckningen. Lantmäteriet har inte studerat aktuell järnvägsplan men förutsätter att detaljplaneförslaget är förenligt med järnvägsplanen.

3. Trafikverket: Riksintressen för kommunikation

Hänsyn till Mäljarbanan

Mäljarbanans fyra spår är inte inkluderat i plankartan som gått med remissen. Efter att Trafikverket tagit upp frågan har vi fått ny plankarta, och det är utifrån den vi baserar yttrandet på. Det har dock varit svårt att mäta avstånd mm, då det inte tydligt framgår avstånd till spår och fastighetsgräns. Minsta avstånd till byggnad från närmsta spårmitt ska vara 25 meter och 9.5 meter till gata/köryta.

Plankartan saknar fastighetsgräns mot Trafikverkets järnvägsfastighet vilket gör att planen inte tagit hänsyn till ny gräns efter järnvägsplanens fastställande. Detta medför att planområdet gör intrång på Trafikverkets fastighet Barkarby 2:3, vilket inte är acceptabelt utan föregående diskussion och överenskommelse mellan Trafikverket och kommunen.

Kommunen föreslår en garagebyggnad med en GC-väg ovanpå i fastighetsgräns längs järnvägen. I WSPs trafikutredning sid 16 talas om att "i remsan mot järnvägen ska det vara möjligt att skapa P-platser under gång- och cykelvägen. Det fordras då avtal med markägarna och eventuellt en utvidgning av planområdet." Trafikverket har som generellt krav att det ska finnas utrymme inom grannfastigheter för att bygga och drifta anläggningar helt inom egen fastighet. Trafikverket har i liknande fall accepterat ett obebyggt område till järnvägsområdet på ca 3 meter.

Hur garagebyggnaden är tänkt att konstrueras är oklart, men om det anläggs en GC-väg på taket till garagebyggnaden blir det troligen en kraftig konstruktion och en sådan vill Trafikverket inte ha inom 25 meter från spårmitt med tanke på urspårningsrisk och risk för skada på tredje man. Trafikverket vill hänvisa till detaljplan Söderdalen där parkeringsgarage tillåts 25 m från spårmitt och med planbestämmelse "b1 Parkeringsgarage ska utföras med en brandsäker konstruktion som även förhindrar fortskridande ras om ett tåg kör in i konstruktionen."

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Riskanalysen har uppdaterats efter inkomna synpunkter. Planbeskrivningen har uppdaterats med förtydliganden kring risk. I plankartan har bostäder tagits bort som användning i kvarteren närmast järnvägen och E18 med hänsyn till bland annat risk. I plankartan har användningen skola specificerats till "utbildning, ej förskola eller grundskola". Prickmark finns närmast järnvägen för att säkra avstånden för risk. Förtydliganden kring GC-vägens läge och dess konstruktion har beskrivits i planbeskrivningen. Den behandlas också av riskanalysen. Diskussioner har förts

mellan kommunen och Trafikverket angående detaljplanens påverkan på fastigheten Barkarby 2:3.

Hänsyn till Bromma flygplats

I detaljplanen redovisas flertalet höga byggnader varav den högst föreslagna byggnaden är +126,8 meter över nollplanet. Det förekommer dock delvis motstridiga uppgifter i handlingarna där även höjden +130,4 nämns. Höjden som redovisas behöver vara högsta totalhöjd över nollplanet (d v s inkludera eventuella påbyggnader såsom hisschakt, värme-/energi- /ventilationsanläggningar m m).

I planbeskrivningen för Veddesta etapp III konstateras att ”Byggnader till en viss våningshöjd kan också påverka riksintresset för luftfarten, framför allt Luftfartsverkets system för navigeringshjälpmedel samt kommunikations- och radarsystem.” Bisatsen i meningen blir dock något missvisande då även funktionen flygplats (med Swedavia Bromma Stockholm Airport som huvudman) utgör riksintresse för luftfarten på samma sätt som de omnämnda LFV-ägda systemen.

Det föreligger risk att detaljplaneförslaget för Veddesta etapp III innebär påverkan på flygplatsens flygprocedurer (och därmed riksintressets funktion), varför detta måste utredas innan Swedavia Bromma flygplats kan lämna ett slutgiltigt yttrande gällande detaljplaneförslaget. Utredningen görs i form av en flyghinderanalys vilken kan beställas av LFV.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En flyghinderanalys har tagits fram och plankartan har uppdaterats med bland annat totalhöjd på de två högsta byggnaderna inom planområdet.

Trafikbuller och vibrationer

Indata för vägtrafik för E18 stämmer inte riktigt. ÅDT för prognosår 2040 bör vara mellan 104 000-125 000 fordon per ÅMD.

Bullerutredningen/situationen genererar en mängd frågor som behöver besvaras:

- Är det räknat på den situationen vid Barkarby station; med växlar och tåg som bromsar och accelererar, tåg som står perrongen med högtalarutrop och ljud från öppning/stängning av dörrar?
- Vilka tågtyper är maxnivåerna dimensionerande för? För Trafikverkets del är sannolikt maxbuller från järnvägen avgörande.
- Är buller från trafikering av Veddestabron inkluderat i trafikbullerberäkning?
- När bullernivåerna ska uppnås; vid bygglov, inflyttning, år 2040?

Tydliggöra/visa:

- Vilka bostäder som planeras vara över, respektive under 35 kvm.
- Vilka bostäder som är över 35 kvm med ekvivalentnivåer över 60 dBA på bullrig sida och över 70 dBA maximal ljudnivå på bullerdämpad sida.
- Vilka åtgärder som ska utföras för de bostäder som överskrider riktvärdena
- Se över nivån i planbestämmelsen som gäller på bullerdämpad sida, högst 55 dBA ekvivalentnivå, om ekvivalentnivån på bullrig sida överskrider 60 dBA. Nu står det

att hälften av boningsrummen kan ha upp till 60 dBA ekvivalent ljudnivå på bullerdämpad sida.

Tågtrafiken alstrar höga bullernivåer och vid bostadshusen mot järnvägen får man 85- 90 dBA nattetid vilket ställer stora krav på utformning av bostäder för att klara bullerriktvärden. Trafikverket anser att riktvärdena för trafikbuller som anges i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande (2015:216) ska följas. Om inte kraven klaras är det Trafikverkets uppfattning att kommunen ansvarar för de bullerstörningar som de boende kommer att utsättas för. Trafikverket kommer således inte stå för kostnader för bullerreducerade åtgärder i framtiden.

Indata trafikering prognos 2040 järnväg och väg behöver användas till vibrationsutredning. Trafikverket instämmer med kommunen om att en vibrationsutredning bör tas fram till granskningskedet. Utifrån denna behöver det tydliggöras vilka riktvärden som ska nås och behov av eventuella åtgärder.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Trafikverkets synpunkter kring buller har noterats och bullerutredningen har uppdaterats efter dessa.

Elektromagnetiska fält

Elektromagnetiska fält berör exploateringen, men hanteras inte i planen, vilket behöver kompletteras. Speciellt känsliga är miljöer där barn vistas som i t ex skolor och/eller kulturverksamhet. Planen bör visa vilka riktvärden som ska följas, samt hur dessa ska nås.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Den uppdaterade riskanalysen behandlar nu också elektromagnetiska fält.

Luftkvalitet

Utsläpp till luft avseende partiklar och huruvida de förhåller sig till miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål för luft behöver utredas för nuläge och basprognos 2040. Speciellt med tanke på bostäder och tänkt skol- och förskoleverksamhet. Längs E18 är det t. ex höga halter av PM10-partiklar. Luftkvaliteten inom planområdet måste utredas i det vidare planarbetet. Miljökvalitetsnormer för luft som finns för skydd för människors hälsa ska följas vid planering av bebyggelse för att uppnå god luftkvalitet. Kommunen är planerande myndighet och ansvarar för att tillgodose gällande normer.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En luftutredning har tagits fram till granskningen. Beräkningarna visar att miljökvalitetsnormen för PM10 och NO2 klaras vid samtliga planerade byggnader inom planområdet år 2020. Normen överskrids intill E18 men den planerade bebyggelsen ligger så pass långt ifrån E18 att renare luft hinner blandas in innan luftmassan når de närmsta husen. Haltnivån vid den nya bebyggelsen är därför betydligt lägre än intill E18.

Trafik

Trafikverket har inga synpunkter på det interna vägnätet men den framtida exploateringen kommer att föra med sig en ökad belastning på Viksjöleden och vidare på E18.

En trafikutredning behöver tas fram som analyserar konsekvenserna av samtliga exploateringar i Barkarbyområdet, både norr och söder om Barkarby station. Den bör klargöra förändrade trafikflöden och trafikmängder till följd av detaljplanernas genomförande samt konsekvenser på det statliga vägnätet som t ex E18 och E4;an Förbifart. Trafikutredning ska utgå ifrån åtgärder i ÅVS Hjulsta – Barkarby som t ex breddning mellan på E18 mellan Hjulsta-Jakobsberg och ny trafikplats Barkarby.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En trafikutredning har tagits fram till granskningsskedet. Denna har prognosår 2040.

Gång och cykelstråk – koppling till Barkarby station

Cykelstråket som planeras gå parallellt med järnvägsspåret måste studeras vidare med koppling till regionalt cykelstråk och angoring till Barkarby station.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Cykelstråkets dragning norr om Barkarby station har förts i samverkansgrupper med bland annat Trafikverket.

Risk och säkerhet

De prognossiffror för år 2040 spårtrafik i riskanalys stämmer inte riktigt. De indata som bör användas bör vara desamma som i bullerutredningen (basprognos 2040 för järnväg och väg). Eftersom det är skillnad i antal tåg mm bör riskanalys justeras och analysen likaså. I övrigt hänvisar vi till Länsstyrelsens yttrande i risk- och säkerhetsfrågor.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Riskanalysen har uppdaterats efter inkomna synpunkter.

Geoteknik, dagvatten och översvämningsrisker

De geotekniska förhållandena varierar över området. Jord- och bergschakt kommer att ske och för vissa djup kommer stödkonstruktion behöva förankras, för att hålla emot jordtrycket. Risken för omgivningpåverkan på grund av rörelse i stödkonstruktionen kan enligt underlaget uppstå. Det behöver framgå hur denna omgivningpåverkan ska hanteras så att inte det uppstår negativ påverkan på järnvägen. Även pålning kan komma att krävas vilket också kräver försiktighetsåtgärder. Trafikverket instämmer i att kompletterande utredningar kring geoteknik och hydrogeologi behöver tas fram.

Hur planområde och influensområde påverkas av 10-, 50 och 100 -års regn bör redovisas likväl som av eventuella behov av skyddsåtgärder. Inom influensområdet

behöver det säkerhetsställas att järnvägen/riksintresses inte påverkas negativt av exploateringen.

Översvämningsfrågor och grundvattenpåverkan och t ex risk för sättningar inom influensområdet till följd av planerad exploatering behöver utredas vidare. Negativ påverkan får inte ske på riksintressen för kommunikationer till följd av exploatering. Beräkningar är gjorda efter ett regn med återkomsttid på 10 år med en varaktighet på 10 min, respektive 100 år och 10 min, enligt kommunens dagvattenstrategi/riktlinjer. Trafikverket saknar dock beskrivning om vilken påverkan detta kan få för Mäljarbanan. Förutom Järfälla kommuns dagvattenstrategi ska följande säkerhetsställas;

- Att planerad verksamhet beaktat höjder, rening, fördröjning och kapacitet så att dagvatten från hårdgjorda ytor omhändertas och inte påverkar Mäljarbanan.
- Att tillräcklig rening av dagvatten sker innan det släpps till Bällstaån.

Enligt länsstyrelsen finns en lågpunkt i den västra delen av planområdet. Rekommendationen, om att en mer exakt bedömning avseende översvämningsskartering ska utföras, delas av Trafikverket.

Järfälla kommuns riktlinjer för flödesbegränsningar lyder ”att maximalt tillåtet flöde, det vill säga avtappningen, vid 10-årsregn med en varaktighet på 10 minuter för planområden är 30 l/s,ha i Bällstaåns avrinningsområde”. Utlopp stryps med en klenare ledning vilket leder till att avtappningen varierar med ökad fyllnadsgrad i magasinet. Frågor kopplat till det är; Räknar kommunen med att magasinen ska bräddas och i så fall hur ofta och hur stor blir bräddningen? Trafikverket vill att det framgår om bräddningen kommer att kunna påverka Mäljarbanan och eventuellt E18 i influensområdet.

Detaljplanen bör även redovisa hur planområde och influensområde berörs av 100 – år regn.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Framtagen dagvattenutredning har uppdaterats. En skyfallsutredning har tagits fram för att visa att planförslaget inte gör det värre än dagens situation vad gäller skyfall mot järnväg och E18.

Bevakningsuppdrag

Järnvägen ligger intill planområdet och markförhållanden består till största delen av lera med fyllning men det förekommer även urberg med inslag av morän i östra delen. Jord-, och bergschakt likväl som sprängning och pålning kan bli aktuellt. När markarbeten ska utföras nära järnvägsområdet är det viktigt att säkerställa att järnvägsanläggningen inte påverkas negativt och det görs genom att upprätta ett bevakningsuppdrag som ska antas innan antagande av detaljplanen. Bevakningsuppdraget reglerar ansvaret mellan Trafikverket och kommunen om risk finns för påverkan på Trafikverkets anläggning. Bland annat ska kontrollmätning av spåranläggning göras i god tid.

Under detaljprojekteringen är det viktigt att riskbedömningar och kontroller av omgivningspåverkan utreds grundligt, och i samråd med Trafikverket, för att sedan

följas upp under byggskedet. Arbetsbeskrivning med tidplan, geoteknisk utredning, tvärsektion och beräkningar ska också vara godkända av Trafikverket och åtgärder som kan påverka järnvägens stabilitet kan komma att behöva utarbetas. PM avseende geoteknik ska vara tillräckligt detaljerat så att eventuella restriktioner för åtgärder som kan påverka järnvägen kan anges. Trafikverket ska också ges möjlighet att bedöma om en objektsspecifik riskanalys och kontrollprogram för spårlägesmätning ska tas fram av entreprenören. Kontrollprogram behövs bland annat för att övervaka grundvattennivåer och att planerade infiltrationsanläggningar fungerar som tänkt och inte riskerar påverka järnvägsanläggningen negativt. Eventuell förekomst av kablar behöver beaktas. Jordning av eventuella kranar m m ska utföras i god tid.

Genomförbarhet

Genomförbarhet behöver studeras närmare då flera projekt sker i närområdet under samma tidsperiod. Exempelvis planering och byggande av Barkarby station (T-bana), ny Veddesta bro, Veddesta övriga etapper och ny regionaltågstation, flytt av bussdepå mm gör att samordning behövs mellan aktörerna Trafikverket, kommunen, FUT, SLL och större exploitörer i området. Parallellt kommer även projekt att pågå på E18 i form av ny utformning trafikplats Barkarby och breddning E18 mellan Hjulsta och Jakobsberg.

Övriga synpunkter

Det är önskvärt att sektion tas fram som visar avstånd från järnvägen till köryta, gång-cykelväg, parkering, byggnad mm. Detta för att tydliggöra avstånd, höjdskillnad mm.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Finns en nu i planbeskrivningen.

4. Trafikförvaltningen:

Trafikförvaltningen (TF), Förvaltningen för utbyggnad av tunnelbanan (FUT) och Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) inom Stockholms läns landsting (SLL) lämnar härmed ett gemensamt yttrande från förvaltningarna.

I den nyligen antagna nya regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, anges planområdet som en del av den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg. Landstinget ser positivt på förtätning inom den regionala kärnan. I förslaget till detaljplanen planeras för 600 bostäder, och en eventuell gymnasieskola. Landstinget vill poängtera vikten av att planera för förskolor och skolor i barns närområde. Då planen inte beskriver vilka typer av bostäder som planeras är det dock svårt att uppskatta behovet av förskolor och skolor, men då det i stor utsträckning är barnfamiljer som bosätter sig i nyproducerade bostäder kommer behovet vara stort. Det finns heller inget beskrivet om planering av äldreboenden.

Ambitionen om mobilitets- och bilpoolslösningar för att därmed kunna fokusera på gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik uppmuntras. Planens beskrivning av det regionala cykelstråket Skälbystråket, samt den föreslagna sträckningen för Kungsängenstråket är välformulerad, men skulle kunna tydliggöras och stärkas i cykelkartan. Cykelperspektivet skulle också kunna lyftas genom en illustration över

utformningsprinciper för både lokala såväl som för regionala cykelstråk, liknande illustrationen för parkstråk.

Landstinget ser positivt på planeringen av skidslingan inom området, samt närheten till spontanidrott och stadsdelsparker i anslutning till planområdet. Även det kommande kvalitetsprogrammet med fokus på gestaltungsfrågor välkomnas då hög ambition i arkitekturen är av stor vikt i regionala stadskärnor.

Konstruktioner och lastnedföring från kommande byggnader mot tunnelbanans anläggningar ska utföras i enlighet med de avtal för beröringspunkter som är under framtagande mellan kommunen och FUT (Beröringspunkterna). Exploatören måste säkerställa tunnelbanans stadga och beständighet utifrån dessa avtal.

FUT önskar få delta i framtagandet av kvalitetsprogrammet. Viktigt att FUT får vara med när det gäller gestaltning och påverkan kring stationsentréer samt övriga anläggningar för tunnelbanan.

Bostäder ska grundläggas och utföras så att stömljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dB(A) slow från tunnelbanetraffic. Byggnader ska grundläggas och utformas så att vibrationsnivån från tunnelbanan i bostäder inte överstiger 0,4 mm/s.

Planbeskrivning

I sitt fulla yttrande bifogar Trafikförvaltningen en tabell med kommentarer på planbeskrivningen.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Kommunstyrelseförvaltningen har noterat inkomna förslag på formuleringar och i möjligaste mån försökt uppdatera planbeskrivningen efter dessa.

Genomförande

Exploatören får inte påbörja några arbeten som kan innebära påverkan på grundvatten utan att första ha samrått med Stockholms Läns Landsting. Även kortare bortledningar som t ex för spontgropar ska kontrolleras och följas upp. Exploatören skall ha ett kontrollprogram där det går att särskilja exploatörens grundvattenpåverkan från tunnelbanans grundvattenpåverkan. Grundvattennivån får inte sänkas mer än vad tunnelbanans miljödömd tillåter, dvs 3 dm. Vid behov ska exploatören infiltrera för att kompensera för den grundvattensänkning som blir runt spontgrop. Mälarbanan är särskilt känslig för grundvattensänkningar.

Vid projektering av anläggningsdelar som ansluter till eller byggs i närheten av tunnelbanans anläggning måste hänsyn tas till elsäkerheten och potentialskillnaden mellan tunnelbanans jord och ortsjord. Lyft, med kran, av större byggelement ovan rulltrappsschaktet måste utföras så att driften av tunnelbanan inte påverkas. Risken är om kranen skulle tappa elementet ovan rulltrappsschaktets ytterbjälklag. Dessa lyft måste beaktas av byggherre under byggtiden. Tunnelbanans båda uppgångar (en från varje plattformände) måste finnas tillgängliga i händelse av nödevakuering, varför en avstängning av en uppgång också innebär en avstängning av hela stationen.

Risker vid schaktning under grundvattennivån. PM Geo anger att grundvatten kan finnas på nivå ca +10 m till +11,5 m. Detaljplanen visar lägsta golvyta FG +10,2 m och med en grundläggningsnivå 1 - 1,5 m under FG så hamnar schaktbotten på ca +8,7 m. PM Geo tar inte upp risk för grundvatteninläckage i sponter och att krav bör ställas för att täta sponterna i botten för att möta denna risk.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Utredningen för geoteknik har uppdaterats efter bland annat Trafikförvaltningens synpunkter.

Sid 49 står ” Tidiga arbeten, bl.a. omläggning av ledningar, kommer att utföras innan detaljplanen fastställs. Schakt-, markrenings- och vissa ledningsarbeten beräknas komma igång efter godkänd/antagen detaljplan hösten 2019. Övriga ledningsarbeten och anläggandet av arbetsgator är planerade att påbörjas hösten 2020.” Här finns risk för konflikt i korsningen Äggelundavägen och den nya lokalgatan eftersom FUT har en yta som vi utnyttjar samma tid. Samordning kring detta krävs mellan kommunen och FUT.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Dialoger har förts med kommunen, FUT och berörd byggherre för att hantera detta.

Plankartan

Genomgående i plankartan behöver mark som avser både allmän plats och kvartersmark tydliggöras t.ex. genom redovisning i profil. FUT önskar att i profilitningen, södergående spår tunnel, anges skyddszon för tunnelbanan med avgränsningar och schaktdjup redovisat i halvmånar samt tunnelbaneanläggningen illustrerad såsom är gjort i bland annat Barkarby staden 4 detaljplan.

T2 – Ska benämnas ”Anläggning för tunnelbana – tryckutjämningschakt”. Passage huvudgata T3; ytan är markerad som T1 samt T3 vilket betyder att det är anläggning för tunnelbana. FUT gör bedömningen att det inte är en tunnelbaneanläggning utan en gångpassage under framtida huvudgata. Gångtunneln bör därför anges som (CKO) Det bör även framgå hur den är måttsett och att ytan inte inkräktar på tunnelbanans biljetthall.

Den tryckutjämningschakt som är illustrerad uppe i vänstra hörnet på bilden ovan stämmer inte överens med järnvägsplanens schakt. Detta ska justeras. Tunnelbanans servicetunnel (T3), i nivå med Äggelundavägen, ska ha ett tvärsnitt på minst 25 kvadratmeter. Detta ska lösas i samråd med FUT. T3 bestämmelsen i teckenförklaringen är grå vilket inte stämmer överens med den vit ock skrafferad yta i plankartan. I de tvärsektioner som redovisas saknas i många fall tunnelbanans anläggningar. Komplettering av detta behövs, särskilt vid arbetstunneln. Vid blandning i plan av allmän plats och kvartersmark behöver en profil tydligt redovisa för gränsdragningen dem emellan.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Plankartan och dess bestämmelser har uppdaterats efter Trafikförvaltningens synpunkter.

Planbestämmelser

Text till bestämmelsen T3 bör vara ”Anläggning för tunnelbana ovan mark”
Begränsning av markens bebyggande, bestämmelsen bör kompletteras med: ”bortsett från tunnelbaneanläggning under mark”

5. Luftfartsverket:

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot etableringen. Byggnadens höjd överskrider största tillåtna bygghöjd med avseende på LFVs radarstation i Bällsta men fastigheten ingår i den överenskommelse om höga objekt som träffats mellan LFV och Storstockholms kommuner med anledning av den nya radarstation i Uppsalatrakten som är under uppförande.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En flyghinderanalys har tagits fram och plankartan har uppdaterats med bland annat totalhöjd på de två högsta byggnaderna inom planområdet.

6. Swedavia: Flygsäkerhet

För att bidra till en hög flygsäkerhet i anslutning till flygoperationer är det av yttersta vikt att upprätthålla en god marginal mellan flygplanet och hinder. Detta gäller från det att flygplanet lättar till det att det tar mark – såväl i vackert väder dagtid som vid sämre väderlek under mörker. Detta garanteras genom ett noggrant utarbetat internationellt regelverk som utmynnar i bestämda flygvägar/områden som piloten med stor precision måste följa. En vanlig marginal till hinder är 300 meter, vilket inte är mycket i flygsammanhang då det endast tar ca 30 sekunder för ett vanligt trafikflygplan att sjunka denna höjd.

Swedavia har en skyldighet att i plan- och bygglovsprocesser säkerställa att byggnader och andra föremål inte genomtränger våra flygplatsers hinderbegränsande ytor. Swedavia analyserar förutom hinderbegränsningar och buller, även eventuell regularitetspåverkan, konsekvenser för tillgängligheten till våra flygplatser, VFR-flygvägar (*flygning enligt visuellflygregler*), framtida utvecklingsplaner etc.

Buller

Swedavia kan konstatera att området ligger utanför flygplatsens bullerkurvor för maximal ljudnivå 70 dB(A) och FBN 55 dB(A) och flygplatsen har därför inget att erinra vad gäller flygbuller.

Flyghinder

Detaljplaneförslaget ligger i direkt anslutning till flygplatsens hinderreglerade ytor samt inom flygplatsens MSA-yta. I detaljplanen redovisas flertalet höga byggnader varav den högsta föreslagna byggnaden är angiven med höjden 126,8 m.ö.h. Det förekommer dock delvis motstridiga uppgifter i handlingarna där även höjden +130,4 nämns, och det är enligt vår tolkning ej tydliggjort vilka höjdbegränsningar som gäller, och om det är den aktuella byggnadens maximala höjd (inkluderat eventuella påbyggnader såsom hisschakt, värme-/energi-/ventilationsanläggningar, kran/utrustning för fasadunderhåll etc) som avses.

I planbeskrivningen för Veddesta etapp III konstateras att *"Byggnader till en viss våningshöjd kan också påverka riksintresset för luftfarten, framför allt Luftfartsverkets system för navigeringshjälpmedel samt kommunikations- och radarsystem."* Bisatsen i meningen blir dock något missvisande då även funktionen flygplats (med Swedavia Bromma Stockholm Airport som huvudman) utgör riksintresse för luftfarten på samma sätt som de omnämnda LFV-ägda systemen.

Det föreligger risk att detaljplaneförslaget för *Veddesta etapp III* innebär påverkan på flygplatsens flygprocedurer (och därmed riksintressets funktion), varför detta måste utredas innan flygplatsen kan lämna ett slutgiltigt yttrande gällande detaljplaneförslaget. Utredningen görs i form av en flyghinderanalys vilken kan beställas av LFV enligt nedan.

Flygplatsen vill ta tillfället i akt och tydliggöra att även tillfälliga hinder, såsom exempelvis byggkranar, omfattas av hinderfrihetskraven och kan med fördel inkluderas i beställningen av Flyghinderanalys för att föregå framtida frågeställningar. Detta faktum kommer sannolikt även att ställa krav på noggrann planering av den framtida produktionen inom området.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En flyghinderanalys har tagits fram och plankartan har uppdaterats med bland annat totalhöjd på de två högsta byggnaderna inom planområdet.

Övrigt

Swedavia Bromma Stockholm Airport noterar i sammanhanget även att angränsande detaljplan *Veddesta etapp I* omnämns och innefattar planerad likartad hög bebyggelse.

I planbeskrivningen för *Veddesta etapp I*, anges att *"Planområdet omfattas inte av något riksintresse"*. Detta konstaterande riskerar dock vara felaktigt då flygprocedurpåverkan ej kan uteslutas för så hög bebyggelse i flygplatsens relativa närhet, utan att detta föregås av en utredning/Flyghinderanalys. Någon Flyghinderanalys gällande *Veddesta etapp I* har Flygplatsen till dags dato ej tagit del av.

Flygplatsen önskar med anledning av ovanstående påpeka att även detaljplanen *Veddesta etapp I* måste utredas ur flyghinderperspektiv för riksintresset Bromma Stockholm Airport, innan granskningen i kommunstyrelsens planutskott.

7. Miljö- och bygglovsnämnden

Övergripande synpunkter

Inom planarbetet bör lokaliseringen av bostäder och skola noga övervägas. Det framgår av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) att planen bedöms medföra risk för negativa konsekvenser för människors hälsa då höga bullernivåer och risk för dålig luftkvalitet beräknas förekomma. Tillgången på dagsljus på en del gårdar och i vissa bostäder riskerar också att bli lågt med anledning av de höga byggnader som planeras inom och runt om planområdet. Alternativa placeringar av bostäder och skola inom och utanför planområdet bör därför övervägas och redovisas till granskningsskedet.

Planområdet är helt beroende av rekreationsmöjligheter i närliggande planområden. Angränsande planområden kan inte kompensera för en låg andel friyta i detta planområde då det redan är låg tillgång till friyta och grönområden även där. Antalet bostäder och tillgång till större bostadsgårdar och grönområden inom planområdet bör ses över för att skapa en hållbar och kvalitativ boendemiljö som överensstämmer med målen i kommunens översiktsplan.

En skola ska i första hand lokaliseras i områden med god luftkvalitet och avskilt från trafikleder och andra bulleralstrande aktiviteter. Skolgården bör ha tillräckligt stor friyta (3000 m²), varierande terräng- och vegetationsförhållanden samt goda ljusförhållanden. Detta är inte något som kommer att uppnås i det nuvarande planförslaget. Vidare utredning krävs för skolans placering, utformning och friytor för att säkerställa en högkvalitativ skola med goda utomhusmiljöer som inte riskerar att vara hälsoskadligt för eleverna.

För att kunna bedöma planförslaget mot bakgrund av det som nämns ovan vill miljö- och bygglovsnämnden (nämnden) få möjlighet att yttra sig även i granskningsskedet.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Till granskningsskedet har en luftutredning tagits fram som visar på uppfyllda värden inom planområdet. Bullerutredningen har uppdaterats efter nya höjder och ny användning på vissa av kvarteren i plankartan. Bland annat har bostäder tagits bort närmast järnvägen med hänsyn till buller och risk. Även resonemang och hänsyn till vibration har inarbetats i bullerutredningen. I plankartan har användningen skola specificerats till "utbildning, ej förskola eller grundskola". Prickmark finns närmast järnvägen för att säkra avstånden för risk.

Planförslaget erbjuder en annan typ av boende och karaktär som inte planeras i andra delar av Veddestas redan pågående planer. Parker och möjligheter till större rekreationsytor planeras i intilliggande planer Veddesta 1 och 2.

Plankarta med bestämmelser

Del av plankartan med bestämmelser bör vara större för att lättare kunna se vilka bestämmelser som gäller var. Detaljplaneutsnittet kan vara mindre.

Snitt C-C och D-D - redovisar gata med bilar mot nordöst.

Plankartan anger **GC (P1 T1)** och inte GATA, marken är punktprickad.

Planbeskrivningen anger ”Nordöst om kvarter A föreslås en markparkering med tak för korttidsbesökare om cirka 40 platser. Ovanpå denna möjliggörs kommunens föreslagna regionala cykelstråk.” Illustrationen bör visa parkering under mark och inte ovan mark. Vi vill även påpeka att i och med att den punktprickade marken inte får bebyggas betyder detta både över och under mark. Det får heller inte uppföras tak för exempelvis cykelparkering. Byggnader får inte uppföras inom säkerhetsavståndet för järnväg. Markparkering med tak för korttidsbesökare är därmed inte lämpligt nordöst om kvarter A.

Då föroreningar konstaterats i mark bör formuleringen om när startbesked får ges ändras från ”eventuella markföroreningar” till konstaterade föroreningar.

Plankartan med tillhörande beskrivning behöver kompletteras med de byggtekniska åtgärder och förslag på utformning på byggnader som krävs för att klara riktvärden vid fasad, uteplats och inomhus. Det bör också framgå vilka skyddsåtgärder som krävs vid pålning för att motverka stomljud och vibrationer från tågtrafik.

Uppgifter om grönytefaktor saknas i plankartan. För att upprätthålla grönytefaktor över tid bör en planbestämmelse införas om att det krävs marklov för markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet och som inte vidtas för att anlägga en gata, väg eller järnväg som är förenlig med detaljplanen (9 kap. 12 § PBL).

I planen anges att takterrasserna behöver ha 3 meter höga bullerskärmar för att klara riktvärdena för buller på uteplats. Nämnden ställer sig frågande till huruvida förslaget är realistiskt och genomförbart och råder planavdelningen att utreda andra alternativ på utformning för att säkerställa att boende får tillgång till en uteplats som har god ljudmiljö och luftkvalitet. Det alternativ som man väljer att gå vidare med bör säkerställas i planhandlingarna.

I plankartan framgår inte vilka ytor som kommer att bli gård för skolan. Det bör framgå av plankarta och/eller planbeskrivning vilka ytor som kommer att användas för gård till skola samt att skolans friyta uppfyller Boverkets rekommendation om 30 m² per barn alternativt 40m² per barn om det är en förskola som planeras.

I planbestämmelsen anges vilka riktvärden som ska gälla för en förskolegård under skydd mot störningar. Lydelsen kan ändras till förskolegård/skolgård då riktvärdena gäller för både förskola och skola.

I planbeskrivningen anges att kvarter A, B och C kan innehålla skola. Plankartan behöver uppdateras med vilken användning som avses för respektive kvarter.

I plankartans bestämmelse om störningsskydd saknas hänvisning till buller enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Eftersom

bullerutredningen visar att det finns risk att riktvärdena överskrids bör det läggas till en skrivelse som beskriver vad som gäller under störningsskydd i plankartan.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Plankartan och dess bestämmelser har uppdaterats till granskningskedet. Parallellt har dialoger förts med handläggare från bygglov för att försäkra att plankartan och dess bestämmelser håller bra kvalitet.

Bygglovfrågor i planbeskrivningen

Planmosaiken på sidan 7 i planbeskrivningen visar del av icke aktuell plan där Barkarbystaden II bör gälla.

Kommentar: Förtydligande kring denna har gjorts i planbeskrivningen.

På sidan 17 anges om byggnader över 8 våningar ”Dessa är starkt trafikerade och utgör stora rum tål därför högre bebyggelse intill sig.” Meningen behöver omformuleras.

I planbeskrivningen på sidan 43 står ”Bygg- och miljöförvaltningen ansvarar för myndighetsutövning vid granskning av bygglov och bygganmälan.” Termen ”bygganmälan” finns inte längre och ska ändras till enbart anmälan.

Buller, stömljud och markvibrationer

Bullerutredningen visar att riktvärden kräver att bullerskyddsåtgärder vidtas för samtliga byggnader som ligger i anslutning till vägområden för att riktvärden ska klaras.

För att klara en tyst sida föreslås en ändrad byggnadsutformning genom att förlänga fasaden så den sticker ut förbi höghusens kortsidor, samt balkong med täta räcken för att dämpa ljudet. Balkongerna antas få högre ljudnivåer än vad riktvärdena anger, vilket innebär att boende inte kommer att ha tillgång till en utemiljö som uppfyller lagstiftningens regelverk. Hur uteplatser som uppfyller förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader kan anläggas bör redovisas i bullerutredningen.

Med anledning av den höjning av riktvärdena i ovan nämnd förordning med 5 dB, som gjordes 2017, kan inte balkonger och liknande typer av lösningar accepteras i samma utsträckning som tidigare. Höjningen föregicks inte av några studier som visade att människors hälsa inte påverkas negativt av de nya nivåerna. Även av PBL (2 kap, 5§) framgår att bullerstörningar ska förebyggas i planering och bygglov.

Bullerutredningen saknar detaljerade beskrivningar av trafikflöden samt utformning av trafikmiljöerna vilket leder till osäkerhet i bedömningarna för ljudnivåer och luftkvalitet. Vidare framgår inte heller om hänsyn har tagits till de närliggande planområdenas kommande trafikflöden. Planområdets nära anslutning till sjukhuset kan innebära, i de fall sjukhusverksamheten medför akut/ambulanstrafik, att särskilt störande ljudnivåer från utryckningsfordon kan komma att spridas till området vilket kan påverka de ekvivalenta- och maximala ljudnivåerna inom planområdet. Även dessa fordonsrörelser behöver beaktas i den uppdaterade utredningen.

För att säkerställa att Folkhälsomyndighetens allmänna råd uppfylls inomhus behöver ytterligare utredning utföras. I bullerutredningen beskrivs förslag på konstruktion och fönster som är avgörande för att riktvärdet om 30 dBA inomhus ska kunna innehållas i bostäder.

Det finns risk för att stomljud och vibrationer från tåg på Mäljarbanan kan uppstå i bostäder, skola och centrumverksamheter utan några skyddsåtgärder i samband med pålning och byggnation. Ytterligare information om Mäljarbanans grundläggning, lerans beskaffenhet under spåren och eventuell markförstärkning krävs för en mer exakt bedömning.

Markvibrationer i samband med tågtrafik gör att störningen från buller ökar. Även om samma antal tåg passerar per dygn upplever människor som bor i bostadsområden med kraftiga vibrationer att de störs motsvarande 10 dBA mer än människor i områden utan påtagliga vibrationer. Det har även visats att risken för sömnstörningar ökar när vibrationer och buller förekommer samtidigt (Socialstyrelsen, 2011).

Bullerutredningen saknar en beräkning av buller från tryckutjämningschakt. Att enbart hänvisa till att det är SL som ansvarar för projekteringen av ljudabsorbenter inom tunnelbaneprojektet för att klara riktvärden är inte acceptabelt. Det är kommunens ansvar att säkerställa att den planerade markanvändningen är lämplig utifrån platsens förutsättningar och är förenlig med kraven i miljöbalken. Vilken påverkan buller från tryckutjämningschakt kan ha för planområdet behöver därför utredas inom detaljplaneprocessen.

Bostadsbebyggelsen och skolan är integrerad med centrumverksamhet. Om det senare innebär att verksamheter så som biltvätt eller transportföretag tillåts finns det stor risk att människor blir utsatta för verksamhetsbuller i sina bostäder. Även sådana verksamheter som exempelvis gym och restauranger som har öppet dygnet runt kräver att boende ovanför skyddas från ljudstörning. Det är viktigt att i planen styra vilka verksamheter som kan tillåtas i lokalerna samt att ställa krav på exempelvis 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.

Planområdet är påverkat av flertalet bullerkällor av olika ljudkaraktär som överskrider och tangerar gällande riktvärden vid fasad, balkong, takterrass, gaturum och torg. Bullerutredningen visar att ljudnivåer som alstras av närliggande industrier och verksamheter bidrar till att riktvärden tangeras dagtid vid den bullerdämpade sidan. Det bör inom detaljplanearbetet utredas vilken effekt dessa bullerkällor sammantaget ger.

Nämnden vill upplysa om att ljudmiljön på allmänna platser kan ha stor betydelse för hur attraktivt ett område upplevs både för boende och besökare. Att även studera dessa miljöer och överväga alternativa lösningar och åtgärder för att skapa mindre bullerutsatta allmänna ytor kan öka livskvalitén för de boende och göra att området som helhet upplevs mer attraktivt. Ett gott exempel på detta är Göteborgs stad som arbetar med att, utöver att innehålla riktvärden för buller inomhus, skapa tillgång till goda ljudmiljöer på allmänna platser, parker och torg. Göteborgs stad har också antagit ett lokalt miljömål om att de boende i staden ska ha tillgång till en god

ljudmiljö både inne och ute, samt tagit fram en vägledning för trafikbuller i planeringen som visar hur kommunen ska arbeta för att målet ska kunna uppnås. Järfälla kommun bör se över dessa möjligheter i planarbetet för att skapa en bättre ljudmiljö i kommande bostadsområden.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Se tidigare kommentar om buller. Bullerutredningen har uppdaterats till granskningsskedet.

Grönytor och rekreation

Järfälla ska förtätas, och det ska göras hållbart och med hög kvalitet. Planområdet är utformat med täta kvarter, höga byggnader och inga grönytor. En stor brist med planförslaget är att inga parker planeras samt att kvarteren saknar en gemensam uteplats.

En analys av fördelningen av ytorna behöver göras, där det framgår vilken fördelning som avses mellan boendes uteplatser, skolelever, verksamheter och idrottsutövare. Därefter behöver konsekvenserna framför allt för de boende och skoleleverna bedömas. Bättre illustrationer med exempel på hur man kan lösa de olika behoven av friyta inom området kan med fördel läggas till i planbeskrivningen.

Den park som man hänvisar till i Veddesta II riskerar att utsättas för ett mycket högt besöksstryck då även ett sjukhus, förskola och boende hänvisas till denna park. Angränsande planområden inte kan kompensera för en låg andel friyta i detta planområde då det redan är låg tillgång till friyta och grönområden även i angränsande planområden

Nämnden bedömer att det är önskvärt att finna alternativa vägar för att ge mer plats till grönområden och skapa en kvalitativ boendemiljö. Privata bostadsgårdar blir mycket små i förhållande till antal boende och friytan antas bli mindre än vad dagens boende har på Södermalm, en stadsdel vars bebyggelse härstammar från sent 1800-tal. I det alternativa förslaget tas punkthusen bort och friytan ökar då till 7m² per person, detta är dock fortfarande väldigt långt bort från den rekommenderade ytan på 20 m² per BTA för täta stadsmiljöer.

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 bör det framgå av planhandlingarna vilken friyta som uppnås med planförslaget. En bedömning av lämplighet och miljökonsekvenser i det avseendet kan då göras. Som jämförelse kan Stockholms stads riktvärde på 30 kvm per invånare användas. En utredning som visar vilken yta per person som vistas i planområdet behöver göras.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Planförslaget erbjuder en annan typ av boende och karaktär som inte planeras i andra delar av Veddestas redan pågående planer. Parker och möjligheter till större rekreationsytor planeras i intilliggande planer Veddesta 1 och 2. Kommuninvånarna har olika boendepreferenser och sätter också olika krav på sitt boende. Vissa

prioriterar hellre täthet och närhet till en kollektivtrafikhud framför exempelvis att bo i villa eller radhus.

Dagvatten

Översvämningsrisk finns utpekad för ett mindre område inom detaljplanen av länsstyrelsen, något som inte belysts i dagvattenutredningen. En detaljerad översvämningsanalys bör tas fram inom detaljplanearbetet.

Dagvattenutredningen saknar också en legend för figur 5 för att läsaren ska kunna förstå markanvändningen. Annars bör en hänvisning till bilaga 2 anges.

Under dagvattenanvändningen på sida 19 i planbeskrivningen står det att det magasinerade dagvattnet kan användas till snö tillverkning, vilket är innovativt och kanske en bra lösning. Något att beakta är att tillgången till dagvatten är störst under våren och hösten. Under vintern är vanligen dagvatten i form av snö. Den föreslagna lösningen kan antas vara energikrävande och kräver fortsatta utredningar.

Det nuvarande förslaget är att gröna tak ska tillämpas som lösning för att fördröja dagvatten och minska avrinningen. Lösningen innebär dock att det finns en risk för att miljö kvalitetsnormen (MKN) vad gäller ekologisk status överskrids då fosfor riskerar att lakas ut från växtligheten och gödsling och avledas till Ballstaån. Gröna tak kan därför orsaka spridning av närsalter till vattendrag, något konsulten också nämner i utredningen. Det finns inte angivet hur problemet ska lösas, något dagvattenutredningen behöver kompletteras med.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Dagvattenutredningen har uppdaterats efter inkomna synpunkter. Den följer nu kommunens dagvattenmall.

Förorenade områden

Den översiktliga miljötekniska markundersökningen som utförts inom planområdet visar att det förekommer metaller och organiska föroreningar slumpmässigt i fyllnadsmassor över riktvärdena för mindre känslig markanvändning och känslig markanvändning över planområdet. Föroreningarna bedöms vara avgränsade i djupled och bör inte innebära ett försvårande för planens genomförande, men kräver efterbehandling innan startbesked får ges.

Inom området finns fortfarande en cistern och minst två oljeavskiljare nedgrävda i mark som vid miljö- och hälsoskyddsenshetens tillsynsbesök har varit i så pass dåligt skick att de inte ens gick att besiktiga, och som därmed kan ha orsakat föroreningar i mark. Provtagning i schaktbotten- och väggar behöver därför utföras i samband med att oljeavskiljare och cistern grävs upp. Analysresultaten från detta ska delges miljö- och bygglovsnämnden.

För att hushålla med naturresurser och minska kostnader vid efterbehandlingen behöver en riskbedömning med platsspecifika riktvärden tas fram till granskningsskedet.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En fördjupad riskbedömning har tagits fram till granskningskedet och den behandlas i planbeskrivningen.

Luftföroreningar

Nämnden har fått ta del av den luftutredning som MKB:n hänvisar till (Luftkvalitetsutredning för ny bebyggelse vid Veddesta 1 i Järfälla, SLB Analys, 2018, Järfälla kommun). Utredning kan inte anses utgöra ett underlag för denna detaljplan då beräkningarna utgår från bebyggelsen i Veddesta 1 som skiljer sig både höjd- och utformningsmässigt, samt har ett annat avstånd från E18.

Beräkningarna i luftkvalitetsutredningen behöver också ha ett längre tidsperspektiv än år 2020 för att kunna spegla hur luftkvalitén kommer att vara i planområdet i framtiden när hela Veddesta är utbyggt. Det behöver även utredas vilken luftkvalitet som kommer att föreligga under byggskedet. Det senare bör även samordnas med påverkan på luft från utbyggnaden av tunnelbanan.

Med anledning av att miljökvalitetsnormen (MKN) för partiklar (PM10) och kväveoxider (NO₂) överskrids på E18 behöver riskerna för luftföroreningar utredas närmare inom Veddesta III då byggnader planeras att ligga i nära anslutning till vägbanan.

Miljö- och bygglovsavdelningen vill poängtera att MKN utgör en högsta nivå som inte får överskridas. Även om halterna inte överskrider normen så innebär det inte att det föreligger en god luftmiljö i området. Nivåer upp emot MKN kan inte anses vara ”god luftkvalitet”, även miljökvalitetsmålen (MKM) för luft behöver beaktas. Utredningen visar att halter av PM10 och NO₂ överskrider MKM inom delar av Veddestavägen. Det finns därför en anledning till att utreda vilken påverkan den kommande förtätningen har för planområdet.

För att säkerställa god luftkvalitet i byggnader ska det finnas en planbestämmelse om att placering av tilluftsventiler till ventilation inte får ske mot E18 och Veddestavägen, samt att träd bör planteras i plangränsen mot Mälarbanan för att ta upp luftföroreningar.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En luftutredning har tagits fram till granskningen. Beräkningarna visar att miljökvalitetsnormen för PM10 och NO₂ klaras vid samtliga planerade byggnader inom planområdet år 2020. Normen överskrids intill E18 men den planerade bebyggelsen ligger så pass långt ifrån E18 att renare luft hinner blandas in innan luftmassan når de närmsta husen. Haltnivån vid den nya bebyggelsen är därför betydligt lägre än intill E18.

Skola

Slutsatserna i planbeskrivningens barnkonsekvensanalys överensstämmer inte med vad som framkommer i MKB:n. I MKB:n framgår att det nuvarande planförslaget innebär en risk för negativa konsekvenser på barns rörelsefrihet, trygghet och säkerhet då barn kommer att behöva röra sig i en tät stadsmiljö med hög trafikintensitet för att nå parker, lekplatser, förskolor och andra målpunkter.

Järfälla kommuns översiktsplan pekar ut en riktning på området som syftar till att kommunen ska växa med kvalitet, ”Områden för barns lek ska i första hand placeras i områden med god luftkvalitet” (pkt j, s 34). Den plats som föreslagits för lokalisering av skola kan inte sägas vara den mest lämpliga inom planområdet då det är den plats som är mest utsatt för buller och luftföroreningar. I en dom (2010-M 4256) har Mark och miljööverdomstolen fastslagit att det var skäligt att förbjuda en öppen förskola från att bedriva sin verksamhet nära en hårt trafikerad väg.

Domstolens motiv till förbudet var att verksamheten inte var bunden till platsen enligt lokaliseringsprincipen i miljöbalken. Platsen riskerade att medföra att barnen utsattes för hälsorisker till följd av buller och luftföroreningar.

Det framgår inte i planförslaget var skolgården kommer att vara. I bullerutredningen beskrivs att om skolgården planeras på tak så behöver man se till att klara bullervärdena för skolgården, något som bullerutredningen inte tar hänsyn till. Det saknas också uppgifter om hur många elever som skolan ska ta emot samt vilka åldrar. Boverkets rekommendation är att skolans friyta är 30 kvadratmeter per barn. Avsikten med dessa är att ytan på ett tillfredsställande sätt ska främja en god motorisk och medicinsk utveckling, ge möjlighet att vistas i avskildhet samt möjliggöra pedagogisk verksamhet utomhus. Studier visar att det finns ett linjärt samband mellan friytans storlek och lekkvaliteterna. Gårdar som är mindre än 2000 kvadratmeter har generellt låg lekvärdesfaktor (Örebro kommun, 2013).

Utformning och kvalitéer hos barns rekreativa miljöer påverkar barnens välmående. En svensk studie har visat att barn som går på en naturrik skola har bättre motorik och högre koncentrationsförmåga än barn som går på en skola vars skolgård är byggd på tak i innerstadsmiljö¹. Backiga skolgårdar med naturlig terräng uppmanar till mer utomhuslek och att barn blir mer aktiva, något som en skolgård på tak motverkar.

Enligt Boverkets räknas inte takterrasser som friyta, det är enbart ett komplement till övriga friytor. En skola helt utan utemiljö är olämpligt och är inte i linje med att skapa högkvalitativa skolgårdar. I detta fall planerar man att skapa en ny stadsdel, i en sådan planering har man helt andra möjligheter att ge plats för barns utomhusmiljöer.

Nämnden råder planavdelningen att använda Järfälla kommuns konceptförskola vid planering av skolgården. Konceptförskolan har tagits fram genom en grundlig analys ur olika perspektiv för att tillgodose barnens behov och pedagogernas önskemål. Även myndighetskrav och riktvärden som finns har vägts in i projektet, vilket gör det till ett mycket bra verktyg för att säkerställa en god livsmiljö för barnen i planeringen.

En hänvisning till kommunens kemikalieplan får gärna göras i planbeskrivningen, då den ställer krav på att leverantörernas utbud ses över vid planering av nya gårdar och upprustning av befintliga. Kemikalieplanens rekommendationer om att de bästa produkterna utifrån alla miljöaspekter ska användas bör följas, vilket om möjligt kan regleras i exploateringsavtal.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Plankartan tillåter ej förskola eller grundskola.

Skidanläggning

En stor anläggning för skidor under mark planeras inom planområdet. En teknisk beskrivning av hur denna ska anläggas saknas, men en risk finns att byggnationen innebär en förändring av grundvattennivån och att permanent bortpumpning av vatten kan krävas. Nämnden vill därför flagga för att åtgärden kan betraktas som vattenverksamhet.

Hur smältvatten ska hanteras från anläggningen behöver utredas då skidvalla innehåller PFAS som behöver renas från vattnet innan det släpps vidare.

8. Barn- och ungdomsförvaltningen: Analys

Utvecklingen av Veddesta etapp tre innebär bland annat ett tillskott av cirka 600 bostäder, verksamheter, kontor. Inom planområdet Veddesta etapp tre finns varken planerade förskolor eller skolor, vilket innebär att behovet av förskole- och skolplatser som genereras av nya bostäder behöver täckas av närliggande områden. En ny skola för förskoleklass upp till årskurs sex planeras i Veddesta etapp två, och nya förskolor planeras både i Veddesta etapp ett, etapp två samt i Veddesta etapp fyra. Det totala platsbehovet i det framtida Veddestaområdet är fortfarande svårt att bedöma och påverkas mycket av yttre omständigheter som exempelvis inflyttning. Sammantaget utifrån faktorer såsom täthet i bebyggelsen, bullernivåer och trafik ser barn- och ungdomsförvaltningen att planområdet Veddesta etapp tre lämpar sig dåligt för förskole- och skolverksamheter.

Barn- och ungdomsförvaltningen efterfrågar ett tydligt barnperspektiv i planeringen av nya stadsdelar. Stor hänsyn bör därför tas till att säkerställa att barn och unga kan röra sig tryggt och säkert mellan olika aktiviteter, exempelvis till och från förskola och skola. För att säkerställa detta menar barn- och ungdomsförvaltningen att det är viktigt att ha en helhetssyn i planeringen av Veddestaområdet.

Slutsatser

Barn- och ungdomsförvaltningen framhåller vikten av att säkerställa trygga gång- och cykelvägar så att barn och unga, bosatta i området, enkelt och tryggt kan röra sig mellan förskola, skola och hemmet.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Kommunstyrelseförvaltningen noterar inkomna synpunkter. Plankartan tillåter ej förskola eller grundskola.

9. Brandkåren Attunda: Transportrisker

BA har övergripande studerat riskanalysen avseende olycksrisker i planområdets närhet och riskhänsynen som tagits till dessa. BA har följande att yttra:

- Brandkåren Attunda ser positivt till att riskanalysen tar ett helhetsgrepp kring den förväntade framtida riskbilden i området genom att i konsekvensberäkningar ta hänsyn till de framtida persontätheter som övriga planer i närområdet kommer att innebära.
- I riskanalysens identifiering av riskkällor anges att väg E 18 inte studeras vidare i riskanalysen då den är belägen cirka 90 meter från planområdet, vilket överstiger Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd. BA anser att i detta fall där planområdet har en belägenhet nära en riskkälla (Mälarbanan) som föranleder en riskanalys ska även övriga riskkällor som kan ha en påverkan på planområdet vägas in i riskberäkningarna. Detta för att kunna värdera den totala riskbilden. Att en riskkälla är belägen på ett längre avstånd än det som rekommenderas av Länsstyrelsen är inte liktydigt med att det inte finns möjliga olycksscenarioer på E 18 som kan påverka planområdet. BA observerar att de beräknade individ- och samhällsriskerna i huvudsak understiger de angivna riskkriterierna och lämnar öppet för utredaren att välja anpassa omfattningen av det tillvägagångssätt som behövs för att påvisa att risker förknippade med transporter av farligt gods på E 18 inte tillför risker som föranleder ytterligare åtgärder.
- I riskanalysen lämnas förslag till att utrymmen med stadigvarande vistelse ska ha minst en utrymningsväg som mynnar bort från Mälarbanan. Vidare förs diskussion i avsnitt 6.2.3 om att den utrymningsvägen bör utgöras av ordinarie entré, med hänsyn till utrymmande människors benägenhet till att utrymma samma väg som de kom in via. BA vill tillföra att utrymningsvägen inte ska vara sådan som förutsätter hjälp av räddningstjänstens stegar/höjdfordon enligt Boverkets byggregler kap. 5:323. Detta då sådan utrymning inte är praktiskt genomförbar för räddningstjänsten vid inträffande av en olycka som är av sådan omfattning att den föranleder utrymning av närliggande byggnader.
- I plankartan anges att friskluftsintag ska placeras bort från Mälarbanan alternativt på tak. BA anser att formuleringen är något vag och bör förtydligas genom angivelse om att intag ska antingen placeras på tak eller på motsatta sidan av byggnaden sett från Mälarbanan.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Riskutredningen har uppdaterats efter inkomna synpunkter.

Räddningstjänstens insats

Föreslagen detaljplan involverar bl.a. en byggnad om 30 våningsplan som enligt byggreglerna är en byggnad med mycket högt skyddsbehov. BA vill belysa att räddningsinsatser vid brand eller annan olycka i höga byggnader är förknippade med särskilda svårigheter som ställer höga krav på goda möjligheter till räddningsinsats.

I samband med utrymning och släckinsats med hjälp av räddningstjänstens utrustning måste åtkomligheten vara tillfredsställande. Avståndet mellan räddningstjänstens fordon och punkten för räddningsinsats ska vara maximalt 50 meter.

I det fall byggnaderna projekteras med en utrymningslösning som förutsätter räddningstjänstens medverkan ställs särskilda krav på framkomlighet och uppställningsytor för räddningstjänstens stegutrustning. Se vidare Brandkåren Attundas dokument Vägledning för utrymning med räddningstjänstens stegutrustning.

BA förutsätter att konventionellt system för brandvatten ordnas enligt Svenskt Vattens rekommendationer. Se Brandkåren Attundas riktlinjer för brandvattenförsörjning, BA N1-5.

Brandkåren Attunda anser att åtkomlighet för räddningstjänstens fordon och brandvattenförsörjning ska säkerställas i detaljplan. Detta då tidigare erfarenheter visat på att frågorna annars förbises i byggskedet.

10. Företagarna i Järfälla:

Företagarna anser att ett bra företagsklimat för Järfälla kommun är av största vikt. Det inne-bär bland annat en stabil kommunalekonomi och en för alla gynnsam kommunalskatt. Om det liggande samrådsförslaget till detaljplan för Veddesta III skulle realiseras kan det leda till ett för kommunen och dess invånare ekonomiskt riskfyllt projekt. En helt ny ekonomisk kalkyl måste därför göras om kommunen ska gå vidare med planen. Om kalkylen visar på ett underskott bör planen omarbetas eller läggas på is tills vidare.

En annan aspekt på bra företagsklimat är tillgänglighet för företagare, anställda och kunder. Det är ett välkänt och omvittnat, djupt olyckligt problem att det tidvis på dygnet, även hel-gerna, är mycket svårt att ta sig fram i och till Barkarbystaden, Barkarby Handelsområde och Veddesta. Utbyggnaden av vägnätet och övrig infrastruktur släpar kraftigt efter. E4/Förbifar-ten ska öppna 2026, Tunnelbanan tidigast 2024, Mälarbanan i dess fulla längd tidigast 2028.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Detaljplanen hanterar inte vägar och kopplingar utanför planområdet.

När ÖP antogs var den redan överspelad i ett viktigt avseende. Den tar inte höjd för tunnelbaneavtalet och de åtaganden den innebär för Järfälla. Under den gångna mandatperioden har ÖP inte reviderats.

Barkarby Skälby är enligt ÖP ett låghusområde. Det kräver ett väsentligt större respektavstånd till höghusbebyggelse i det aktuella området. Kontrasten måste minskas. Höghusbebyggelsen får inte innebära svårigheter för helikoptertrafik till planerat sjukhus. Förlängning och utbyggnad av Fasanvägen är direkt olämpligt med hänsyn till trafikmiljön kring Barkarby-skolan. Härtill kommer att mängder av sten från T-banan och skidanläggningen måste transporteras bort.

Höghus med upp till 30 våningar innebär en exploatering som vägnätet i Veddesta, framför allt inte det dubbla Barkarbykorset (Viksjöleden x Veddestavägen / Viksjöleden x Järfällavägen), kommer att klara av.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En trafikprognos med hela Veddesta och Barkarbystaden utbyggda har tagits fram. Kommunstyrelseförvaltningen anser att planområdet lämpar sig väl för högre bebyggelse, med närhet till stora trafikleder och tillräckligt långt avstånd från befintligt villaområde. Detaljplaneförslaget är förenligt med översiktsplanen där området anges som urban/stadsmässig karaktär. Planområdet ligger inom den regionala kärnan som redovisas i RUFSS samt inom tunnelbanans influensområde.

Det är anmärkningsvärt att planförslaget innebär lägre antal P-platser än trafikutredningen. Inget sägs till exempel om det stora behovet av markparkering runt sjukhuset för personal och besökande. Det torde handla om hundratals platser. Besökare till idrottsanläggningar måste också ges goda parkeringsmöjligheter. Det är dock bra att tillgängligheten via cykel förbättras.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Denna detaljplan hanterar inte sjukhuset som ligger i Veddesta II. Kommunen har en gällande parkeringsnorm, antagen av kommunfullmäktige.

11. Hyresgästföreningen Järfälla:**Planens syfte och huvuddrag**

Hyresgästföreningen sympatiserar med detaljplanens syfte att möjliggöra utveckling av cirka 600 nya bostäder, kontor och handel i ett kollektivtrafiknära läge. Vi ser gärna att en andel av dessa blir hyresrätter med rimliga hyror. Hyresgästföreningen har inga synpunkter beträffande förslag om hotell, skola och idrottsanläggningar.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Detaljplanen kan inte styra upplåtelseform.

Bebyggelsestruktur

Planförslaget möjliggör en bebyggelsestruktur med 6 kvarter som varierar i storlek och innehåll. Kvarteren bör vara slutna i bottenvåning, minst en våning uppåt.

Användning

Hyresgästföreningen anser det fördelaktigt att kvarteren närmast järnvägen och Veddestabron får en inriktning på olika former av verksamheter. Resterande kvarter inom planområdet bör bli bostadskvarter, med möjlighet till verksamhetslokaler i bottenvåning.

Höjder

Hyresgästföreningen kan acceptera vissa byggnader över 8 våningar, förutsatt att de placeras i lämpliga lägen. I övrigt skulle vi gärna se begränsningar av hus för bostäder till högst 8 våningar.

Gång- och cykeltrafik

Hyresgästföreningen ser det som självklart att samtliga gator inom detaljplanen får gångbanor på båda sidor, och så långt som möjligt kompletteras med separata cykelbanor.

Kollektivtrafik

Hyresgästföreningen anser det viktigt att en ny uppgång för tunnelbanan planeras intill Veddestavägen.

Parkering

Hyresgästföreningen instämmer i att bilparkeringsplatser för bostadskvarter främst bör placeras i garage inom respektive kvarter, och att cykelparkering i viss utsträckning sker i cykelrum i bostadshus.

Park

Hyresgästföreningen uppskattar att området längs Veddestabäcken utformas till ett parkstråk med aktiviteter och blir ett område som inbjuder till lek och rekreation, samt att Veddestabäcken görs tillgänglig genom exempelvis terrasseringar ner mot bäcken. I sammanhanget bör barnsäkerheten uppmärksammas. Hyresgästföreningen uppskattar att större träd, såsom förekommande ekar, integreras som en viktig del av gestaltningen. Hyresgästföreningen uppskattar att parkens utformas för att stärka ekologiska samband samt bidra med viktiga ekosystemtjänster.

Torg

Hyresgästföreningen anser det viktigt med minst ett torg i området. Torg bör ligga intill kvarter med tunnelbaneuppgång. Torg och andra öppna platser ska möbleras på ett inbjudande sätt och erbjuda goda förutsättningar för vistelse utomhus.

Tunnelbanan

Hyresgästföreningen anser det viktigt med en gångpassage till planområdet.

Barnperspektiv och trygghet

Det är väsentligt att barnen ges trygga trafikfria lekmiljöer på gårdarna. Tryggheten inom kvartersmark är särskilt viktig. Gångstråk ska utformas så att de upplevs trygga. Särskilt viktigt är detta för gångstråk som knyter ihop bostadskvarter och kollektivtrafikpunkter.

Grönytor

Hyresgästföreningen anser att det är väsentligt med gröna ytor vid utformningen av kvarteren.

Vi uppskattar att planen har en ambition att säkra, förbättra och nyskapa mikroklimat, luft- och jordkvalitet samt vattenbalans, att skapa naturliga miljöer/livsrum för växter, fåglar och pollinatörer som fjärilar och humlor, samt att forma bra bostadsområden. Vi har instämmer i att långsiktiga målet ska vara en grönskande stadsdel där dagvatten och grönska ses om en resurs och ekosystemtjänst.

Avfallshantering

Hyresgästföreningen anser det fördelaktigt att ansluta området till en ny sopsug.

Buller och vibrationer

Hyresgästföreningen bedömer att planen är realistisk beträffande planlösningar och föreslagna bullerskyddsåtgärder för att gällande riktvärden för bullerdämpad sida om högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå ska kunna innehållas. Minst en bullerdämpad sida ska finnas för varje byggnad. Höghusen kan få en ytterligare bullerdämpad sida genom byggnadsutformning. Uteplatser med högst 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå bör anordnas på innergård, balkong eller alternativt på skärmade takterrasser. Friskluftsintag till utrymmen för stadigvarande vistelse ska placeras mot en trygg sida, det vill säga bort från Mälarbanan alternativt på byggnadernas tak.

Förorenad mark

Hyresgästföreningen vill inskräpa vikten av att inventera området beträffande förorenat mark, särskilt i blivande bostadskvarter. Föroreningar som påträffats bör givetvis saneras.

Allmänhetens tillträde till området

Gårdarna på bostadskvarter bör vara privata.

12. Naturskyddsföreningen:

Föreningens sammanfattning avseende detaljplanen för Veddesta III

Som många andra detaljplaner känns arbetet med Veddesta III som en ren och skär skrivbordsprodukt med främsta avsikten att plocka in så mycket lägenheter som det någonsin går. Det positiva med planen är att byggnationen är nära Barkarby station med framtida mycket goda kollektiva transportmöjligheter. Att utnyttja redan exploaterad mark är positivt, men nämnas bör att man indirekt exploaterar orörd mark utmed Rotebroleden för att kunna erbjuda plats för de verksamheter i Veddesta, som behöver ny mark.

Det är positivt att man planerar för blandad bebyggelse för bostäder, verksamheter och service. Naturskyddsföreningen är också positiv till att man utnyttjar mark bättre än man gjort tidigare men det får inte gå till överdrift. Det negativa är att denna mycket täta bebyggelse utan omedelbar närhet till större gröna gårdar och parker är olämplig för skolor på alla stadier. Det kommer även att vara ett tämligen ogästvänligt område för barn i allmänhet. Det blir svårt att kunna njuta av spontana utflykter för alla kategorier som uppehåller sig i området under dagtid. Det kan också befaras att luftkvalitén i området kan bli dålig p.g.a. dålig luftväxling. Skall vi återgå till det förmodat icke standardiserade stadsbyggandet i Stockholm man hade i början av 1900-talet, som exemplifierats med områden på Södermalm, se Miljökonsekvensbeskrivningen, sid 25?

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Se styckena kring barnkonsekvens och social hållbarhet i planbeskrivningen.

Det är positivt, inte minst för Bällstaåns status, att man behöver åtgärda eventuella föroreningar och säkerställa att det dagvatten som kommer att nå ån är av bra

kvalitet. Föreningen förutsätter att dagvattenkvaliteten följs upp innan det skickas vidare till Bällstaån.

Det vi också kan läsa oss till i planbeskrivningen är att denna täta och höga bebyggelse som ligger alldeles intill bullergenererande infrastruktur som Mälarbanan och E18, kan ge negativa effekter på lokalklimatet vid t.ex. värmeböljor samt att det kommer att vara ett ständigt ljudpåslag, aldrig tyst. Detta bekräftas också av Miljökonsekvensbeskrivningen som föreningen anser är mycket väl genomarbetad och bygger på både insikt i detaljplaneområdet Veddesta III, Södra Veddesta som helhet, övriga omgivningar och allmänna regelverk samt forskning inom området hälsa och miljö. Vi går därför inte i detalj på de olika sakområdena utan stödjer det resonemang och de slutsatser som finns presenterade i MKB:n.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En bullerutredning har tagits fram som visar att planförslaget uppfyller de lagkrav som finns. Till granskningen har en luft- och vindutredning tagits fram och inarbetats i planbeskrivningen.

Tidsram

Detaljplanen för Veddesta III har en snäv tidsram, beslut förväntas antas under kvartal 2, 2019. Med tanke på många osäkerheter, inte minst med avseende på trafiksituationen i sydvästra Järfälla, bör inte projektet Södra Veddesta forceras utan i stället omarbetas.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Tidplanen för Veddesta III har uppdaterats.

Planbeskrivningens kvalitet

När man läser planen saknas detaljer i flera avseende, främst i form av illustrationer, som gör att förståelsen inte alltid blir fullgod. Som ett exempel är inte placeringen av en skola/skolor specificerade, inte heller för vilket/vilka stadier de är tänkta. Även detta kommenteras i MKB:n. Föreningen förutsätter att mer detaljer kommer i nästa skede.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Alla illustrationer har uppdaterats efter omarbetat planförslag till granskningen.

Planområdets struktur

Veddesta III känns mycket tekniskt utformat. Är det menat att människor skall trivas och bo där?

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Se stycket kring social hållbarhet i planbeskrivningen.

Närhet till grönområden

I Planbeskrivning nämns inte Fruns Backe som ett möjlig relativt nära grönområde, ca 300 -400 m till Veddestas planerade bostadsbebyggelse. Man nämner andra längre bort. Har man redan i tankarna slaktat kullen för genomfartstrafik? (Trafikutredning,

ÅF, se nedan). I MKBn nämns Fruns backe som en planerad stadspark. Föreningen ser två motsägelser.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Detaljplanen hanterar inte Fruns Backe eller vad som planeras eller inte i andra delar utanför planområdet.

Grön struktur

I planområdet anges - Grön gata – vad är det? Behöver specificeras i fallet Veddesta III till nästa fas i arbetet.

Grönytefaktor

GYF. Norm i Järfälla 0,45, Malmö Bo01 0,5 och i Djurgårdsstaden 0,6. Varför lägger sig Järfälla lägre än andra städer/områden när det gäller normer? Gäller ju även för lekytor för barn, närhet till grönområden etc.

Barnperspektivet

Detaljplaneområdet, som det gestaltas och beskrivs i planbeskrivningen, ger en dyster bild ur ett barns perspektiv. Det talas om att det skall vara tryggt och att man skall kunna känna igen sig, men vad betyder det egentligen?

Området är olämpligt för alla typer av barnverksamheter. Barn behöver röra sig alla dagar, flera gånger om dagen, allra helst ute. Lek behöver vara spontan. Dessutom kommer miljön att vara dyster med bara rudimentär verklig grönska. Alla som vistas i områden dagtid har egentligen samma behov, förutom barn även äldre särskilt de med reducerad rörlighet.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Se styckena kring barnkonsekvens och social hållbarhet i planbeskrivningen.

Infrastruktur / trafik

Hur skall trafik ledas västerut mot Växthusvägen? I översiktsplanen från 2014 nämns en gen koppling mellan Växthusvägen och Veddestavägen. Är den tänkt att gå genom Fruns Backe? Enligt ÅF:s trafikplan ser detta ut att vara en lösning i samtliga scenarier.

Det sägs i planbeskrivningen, under infrastruktur att – ”det är av stor vikt för att, om området skall fungera, vägkopplingar byggs tidigt”. Som exempel säger man att en förlängning av Ekonomivägen bör anläggas tidigt för att avlasta Veddestavägen under byggnationen. Går man från Veddestavägen i höjd med Barkarbyskolan och västerut är större delen av vägen smal och är enbart avsedd för gång och cykel, vilket är skyltat så strax efter infarten till Skanska och likaledes vid infarten till Ekonomivägen från Järfällavägen/Byleden. Vägen är en pulsåder mellan Barkarby station och Järfällavägen för både skolbarn och vuxna cykelpendlare. Dessutom skall man ju restaurera Veddestabäcken. Hur går allt detta ihop? Om man gör om standarden av Ekonomivägen till bilväg för tung trafik kommer vägen att permanentas som bilväg efter att byggnationen är klar. Järfälla kommun vill öka

gång och cykel från 5% av transportererna idag till 20%. Hur går det ihop med att vara klimatsmart?

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Detaljplanen hanterar inte vägar och kopplingar utanför planområdet.

Trafikutredning Veddesta / Sydvästra Järfälla

Föreningen ifrågasätter att Järfälla kommun i detta sena stadium av planerna för Södra Veddesta presenterar en trafikplan (ÅF, 2017-06-29) för hela sydvästra Järfällaområdet. Föreningen har efterfrågat en sådan flera gånger, men inte fått något vettigt svar. Det är bra att man tar ett helhetsgrepp men det borde vara en fristående handling med en egen planhandläggning och ett ordinarie remissförfarande. Den borde dessutom vara föremål för en miljökonsekvensbeskrivning.

I trafikutredningen föreslås en förlängning av Fasanvägen till Veddestavägen plus nya väst/östliga vägdragningar. Dessutom finns förslag till förbättrat trafikflöde utmed Järfällavägen – Viksjöleden – Barkarby trafikplats – Veddestavägen. Utredningen läggs in under detaljplanen för Veddesta III, vilket är märkligt. Föreningen har inte sett den tidigare. Den har inte tagits upp i MKBn för Veddesta III.

Utgångspunkten i trafikutredningen är att:

- Veddestabron är på plats (skall vara klar 2021 under förutsättning att vattendomen för Ballstaån / Barkarby II är klar) – och skall kopplas till Veddestavägen.
- En koppling mellan Veddestavägen och Växthusvägen via genombrytning av Fruns backe.
- Dessutom finns förslag på ny lösning vid Barkarby Trafikplats med koppling väster och österut.
- Förlängning av Fasanvägen till Veddestavägen alternativt förlängning av Järpvägen till Veddesta, de så kallade smitvägarna.

Utredningen är mycket teknisk, men tittar man på de olika scenarierna och läser man sammanfattningen från ÅF tyder det hela på att det är svårt att få en acceptabel trafiksituation vid sidan av ett dåligt jämförelsealternativ. Alltså, biltrafiken måste minska, men hur?

I utredningen finns kopplingar mellan Tjädervägen och / eller Järpvägen in till Veddestavägen. Ev. är detta förslag struket enligt muntlig information. Om förslaget aktualiseras igen är föreningen starkt kritisk till den föreslagna trafiklösningen med en hopkoppling av Fasanvägen med Veddestavägen. Denna vägförlängning kommer att tangera Barkarbyskolan. Skolan kommer att vara omgärdad med trafik på nära håll, dessutom blir det smitvägar genom gammal bebyggelse. Det senare gäller även en koppling till Järpvägen. Dessutom rekommenderar man i detaljplanen för Veddesta III att förlänga Ekonomivägen för att kunna utnyttja som transport för tung trafik under byggtiden, som troligtvis kommer att pågå under många år. Föreningen anser att området med Veddestabäcken och Ekonomivägen görs till en vattenpark med ett bibehållet cykel- och gångstråk utan biltrafik samtidigt som en upprustning av Veddestabäcken får dike till bäck görs. Bevara koloniområdet.

I tidigare planbeskrivningar för de olika detaljplanerna för Södra Veddesta går det inte att hitta någon plan att trafik skall ledas t.ex. genom Fruns Backe. Detta kan man däremot med lite fantasi uttyda från Översiktsplanen från 2014 och detta framkommer med yttersta tydlighet i ÅF:s trafikutredning. Återigen smular man ner områden som man borde vara ytterst angelägna om att bevara just som bostadsnära rekreativsområden för både befintliga bostadsområden och de nya i Veddesta.

Föreningen menar att med Veddestabron kommer stort flöde av bilar att åka fram och tillbaka till Veddesta. Bron kommer att vara avsedd för cykel, fotgängare, bussar och bilar mellan Veddesta till Barkarbystaden. Enligt muntlig uppgift skall Barkarbybron i framtiden vara avsedd för gång och cykel. Det är därför ännu viktigare att inte genomföra de föreslagna förlängningarna av Fasanvägen och Ekonomivägen, vilka om de genomförs och Veddestabron är klar, skulle uppmuntra till genvägar till och från Järfällavägen och Skälbyvägen. Detta kommer då samtidigt att kraftigt försämra för cykel- och gångtrafik i området.

Järfälla kommun vill ju stiga i rankingen som Miljökommun. Det borde därför vara en morot att lyckas med en god trafik- och boendemiljö. Tanken är väl att de som skall bo i de nya områdena skall utnyttja kollektivtrafiken eller cykla och gå i möjligaste mån. Trafik till verksamheter i området Södra Veddesta kommer naturligtvis att förekomma i fortsättningen och kanske öka jämfört med idag, men för denna behövs inga nya genomfartsvägar enligt vår mening. Vem skall då genomfartstrafiken vara avsedd för? Varför leda in trafik på nya leder genom södra Järfälla när man troligtvis kan finna andra lösningar.

Det nämns inte att man skall bredda bron på Viksjöleden där den går över Mälarbanan. En sådan breddning borde få trafiken att flyta bättre tillsammans med den nya trafikplatsen söder om Barkarby trafikplats.

Järfälla kommun borde göra en förnyad trafikplan och i den försöka minimera genomfartstrafik i bostadsnära områden, såväl nya som gamla. Först och främst bör Järfälla kommun identifiera vad som genererar det som av många redan idag upplevs som ett trafikchaos, såvida det inte redan är gjort.

När man planerat klart för trafiken kan man planera bebyggelsen. Att föra in nya "gena" genomfarter kommer troligtvis att öka biltrafiken i hela området som utretts och som inte nödvändigtvis generas av Järfällabor. Trafik från andra kommuner skall snabbt dirigeras till och från målet, som troligtvis framför allt är Barkarby Handelsplats.

Om Järfälla kommun skall uppnå klimatmålet måste biltrafiken i Järfälla över lag minska kraftigt och alternativa lokala lösningar förstärkas som ett lokalt bussnät, kanske självgående bussar i de äldre områdena.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Detaljplanen hanterar inte vägar och kopplingar utanför planområdet.

Trafikutredningar med vissa antaganden har tagits fram för att kunna ha underlag på exempelvis trafikmängd för utredningar så som buller och luft. Det innebär inte att alla dessa antaganden ska genomföras. Många av dessa måste först genomgå en detaljplaneprocess.

13. PRO Barkarby-Skälby:

Förslag till åtgärder:

- Vidare utredning krävs för skolans placering, utformning och friytor.
- Utformning av gatumiljöer bör göras med särskild hänsyn till barn.
- Säkerställ lekplatser på gårdarna.
- För hela programområdet behövs en målpunktsanalys för barn i olika åldrar för att säkerställa trygga rörelsestråk.
- Se över åtgärder för buller och föroreningar då barn är mer känsliga än vuxna och riskerar påverkas även om riktvärden klaras.
- Dagvattenhantering. Kommunen bör följa upp projekteringen av dagvattenanläggningarna för att försäkra sig om en god utformning av dessa. Man bör vidare följa upp anläggningarnas prestanda för att försäkra sig om att anläggningen får önskad effekt vad gäller flödesreglering samt att utsläpp av näringsämnen och andra föroreningar ej överskrider riktvärden.
- Uppföljning av att lokal omhändertagande av dagvatten har fungerat väl i samband med 10-års och 100-årsregn.
- Buller. Kommunen ska följa upp att riktvärden för buller innehålls för bostäder och uteplatser.
- Rekreation: Slitage på offentliga friytor samt att tillräckliga resurser finns för att hålla dessa i gott skick bör följas upp.
- Trafiksäkerhet: För uppföljning av trafiksäkerheten är det nödvändigt att följa upp trafikmängden kopplat till skidanläggningen.
- Luftföroreningar: Uppföljning av att luftföroreningar i anslutning till Järfällavägen understiger MKN.
- Vidare utredning krävs för skolans placering, utformning och friytor.
- Utformning av gatumiljöer bör göras med särskild hänsyn till barn.
- Säkerställ lekplatser på gårdarna.
- För hela programområdet behövs en målpunktsanalys för barn i olika åldrar för att säkerställa trygga rörelsestråk.
- Se över åtgärder för buller och föroreningar då barn är mer känsliga än vuxna och riskerar påverkas även om riktvärden klaras.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

I princip har alla tidigare framtagna utredningar uppdaterats efter det nya planförslaget och efter de inkomna yttrandena under samrådet.

14. PRO Samorganisation:

PRO anser sammanfattningsvis att:

- Det är positivt att och nödvändigt att området utvecklas med bostäder och samhällsservice/närservice i ett kommunikationsnära område med ett nytt sjukhus, äldreboende och övrig utbyggd social infrastruktur med restaurang – och caféverksamhet
- Det är angeläget att den kommande byggnationen innehåller blandade upplåtelseformer med också prisvänliga hyresrätter anpassade för olika medborgargrupper - deras behov och ekonomiska förutsättningar och med höga krav på kvalité, hög trivselfaktor, åldersanpassning, samt vara generationsövergripande
- Höga krav ska ställas på yttre och inre boendemiljö, trygghet, välbefinnande och miljökonsekvenser. Attraktiva rymliga och lättillgängliga grönområden för alla

generationer ska bevaras och utvecklas. Småskaliga, lättillgängliga och flexibla fritidsanläggningar för kostnadsfri spontanidrott med boulebanor, motionsredskap ska finnas från allra första början

- Den fysiska tillgängligheten i form av god miljövänlig kollektivtrafik, utbyggda och bekväma gång – och cykelvägar, samt med hög anpassning för rörelsehindrade med växlande behov, ska uppfylla höga krav. En upprepning av kommunikationsproblem och barriärer för gående, cyklister och fordon i nuvarande Barkarbystad får absolut inte upprepas!

- Bra, ändamålsenliga och lättillgängliga samlingslokaler inkl enkla kök för föreningslivets olika behov, med billig hyra, måste finnas med från början i planering och utbyggnad! Föreningslivet minskar ensamhet och isolering, samt bidrar till en förbättrad levnadsnivå för många äldre!

- Utbyggnaden måste stå i samklang med höga och nödvändiga ambitioner och mål på miljö - och klimatområdet/klimatpåverkan för kommande generationers välfärd. PRO säger därför också NEJ till ett energi- och resurskrävande och finansiellt vågspel med den planeradeskidanläggningen. Medborgarna och kommunen riskerar i slutändan att stå för den slutliga notan, när sluträkningen ska betalas.

- Ekonomivägen ska enligt PRO:s mening inte nyttjas för genomfartstrafik, som skulle försämra närmiljön kring Veddestabäcken!

Buller, luftföroreningar, ljusföroreningar, barnperspektiv, grönstruktur, Veddestabäcken, trafik inkl trafiksäkerhet och dagvattenhantering

Samorganisationen i Järfälla delar i dessa nämnda övriga delar i huvudsak PRO Barkarby/Skälbys mycket genomarbetade och genomtänkta yttrande över förslaget till detaljplan för Veddesta III. Ett tydligt *äldreperspektiv* ska dock tilläggas från samorganisationens sida!

15. Villaägarföreningen Barkarby-Skälby:

På sidan 49 i detaljplanen står det:

Det är av stor vikt för att området ska fungera att vägkopplingar byggs tidigt.

En förlängning av Ekonomivägen bör anläggas tidigt för att avlasta Veddestavägen under byggnationen.

Vad är Ekonomivägen?

Ett smalt parkstråk följer Veddestabäcken. I parkstråket går en gång- och cykelväg. Vägen är en delsträcka av Upplandsleden. Vandringsleden börjar vid Barkarby station och går genom Järfälla utmed Mälaren upp mot Gävle.

På kartan kallas ca 1/4 av denna gång-och cykelväg för Ekonomivägen.

Gång- och cykelvägen är den enda bilfria väg som sammanbinder de fyra lokala skolorna med varandra. De nuvarande lokala skolorna är: Neptuniskolan, Skälbyskolan, Björkebyskolan och Barkarbyskolan. Detta är den enda säkra vägen till och från skolan för alla våra skolbarn.

Även skolbarn från Nya Veddesta kommer frekvent att använda denna gång- och cykelväg.

Det finns även planer på att bygga en förskola i kanten på den smala parken utmed Veddestabäcken mot Byleden. Där kommer mycket små barn att tillbringa långa

dagar och påverkas av dålig miljö på grund av buller och avgaser från ytterligare en bilväg alldeles utanför förskolan. Detta om hela gång- och cykelvägen blir bilväg.

Gång- och cykelvägen är en del av det regionala Skälbystråket som används flitigt av cyklister, både barn och vuxna. Gående och cyklister tar sig på denna säkra väg till och från Barkarby Station och skolorna. Parkstråket är också en populär promenadväg för våra äldre i Barkarby och Skälby. Den används även frekvent av alla hundägare.

Som vi ser det finns det inte utrymme för både gång-, cykel- och bilväg i detta smala parkområde. Veddestabäcken som ligger i kanten av det smala parkområdet har stor rasrisk och hela området kommer att påverkas mycket negativt om man belastar den smala parken med fordonstrafik.

Vi förutsätter att tidigare beslut fortfarande gäller d.v.s. att man inte öppnar upp Fasan- och Järpvägen för biltrafik. Det rör sig hela tiden väldig många skol- och förskolebarn i hela området.

Vi har studerat översiktsplanen från 2014 och finner att den bör uppdateras då det finns många oklara punkter. Vi saknar också en helhetsplan för Veddesta.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Ekonomivägen, Järpvägen och Fasanvägen hanteras inte i denna detaljplan.

Kommunen bedriver i detta nu ett arbete med strukturplan för Veddesta i sin helhet.

16. Villaägarföreningen Lilla Björkeby:

Öppnande av Ekonomivägen för motortrafik

a) Det saknas förslag på hur Ekonomivägen kommer se ut för motortrafik och samsas med cykel/gångbana. Bland annat saknas bullerdämpande åtgärder för boende längs med Veddestabäcken, ifall trafikplanen skulle bli verklighet.

b) Föreningens bostäder gränsar till Veddestabäcken och vi är oroliga för att tung trafik på Ekonomivägen, även om den skulle vara temporär, kommer att ge vibrationer i marken (leran) som kan påverka fastigheter längs med Gökvägen och Morkullevägen. Redan idag förekommer sättningar av byggnader.

c) Att bygga om nuvarande gång- och cykelväg till bilväg omöjliggör utveckling av Veddesta parkstråk längs med Veddestabäcken för lek och rekreation enligt förslag i Veddesta I. I planbeskrivningen för Veddesta I från 2016-05-31 står det bl.a: ”Parkstråket med Veddestabäcken har stor potential som grönskande länk och attraktiv mötesplats.” ”Förskolor möjliggörs på flera platser längs parkstråket, väl synliga och tillgängliga i vardagslivet och i ett mer skyddat läge från trafiken, vilket ses som positivt ur ett barnperspektiv.”

d) Veddestabäcken löper i en relativt smal dalgång med låg lutning. Risken för översvämningar är stor och har inträffat flera gånger. De besvärliga markförhållandena med lös lera gör att en väglösning som orkar bära tung trafik sannolikt blir mycket dyr. Flödet i Veddestabäcken får inte försämrats vid ett ev vägbygge så att risken för översvämning av fastigheter längs med bäcken ökar. Marken på

fastigheter längs med bäcken sjunker ständigt ned mot bäcken och en högre vattennivå ökar risken för ras.

e) Enligt planen sid 24-25 så kommer Veddestavägen att långsiktigt klara den beräknade framtida trafiken vilket gör att Ekonomivägen inte kommer att behövas efter det att södra Veddesta är färdigbyggt. Idag är trafikflödet lågt, så kapacitet att ta emot byggtrafik finns. Speciellt om utbyggnadstakten anpassas så att inte alla etapper i Veddestas utbyggnad görs samtidigt. Föreningen anser därför att utbyggnaden av Ekonomivägen är en dålig investering för att lösa ett möjligt temporärt problem.

f) Biltrafik på Ekonomivägen kommer att försämra möjligheten till säker gång och cykeltrafik för transport till/från skolor, Barkarby station mm och motverkar kommunens uttalade policy att öka cykeltransporter till 20 % av totaltrafiken.

Föreningens förslag för att öka möjligheten för motortrafik till/från södra Veddesta både under och efter utbyggnad är att påtala för Trafikverket/Skanska att Veddestabron måste byggas snarast. Den är en förutsättning för exploatering i södra Veddesta och skulle enligt ursprunglig plan ha varit klar 2016. Nuvarande plan med färdigställande 2021 (?) är för sent. Barkarbybron kommer inte klara den ökande trafiken under rusningstid fram till dess.

Låt Ekonomivägen och dess fortsättning fortsatt vara en gång/cykelväg och rusta upp den till regional standard. Den ingår trots allt i Upplandsleden.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Ekonomivägen hanteras inte i denna detaljplan.

Barnens livsmiljö

Enligt detaljplanens konsekvenser sid 41-42 och MKB sid 46-48 så är det väldigt lite hänsyn tagen till barns livsmiljö. Innan detaljplanen fastslås måste MKBs förslag på åtgärder genomföras så att större hänsyn tas till barnens livsmiljö i planen (bl.a måste skolgård finnas vid en ev skola).

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Se styckena kring barnkonsekvens och social hållbarhet i planbeskrivningen.

Plankartan har uppdaterats med att inte tillåta förskola eller grundskola som har hårdare krav på sig vad gäller storlek av skolgård.

Höjd på hus

Föreningen anser att ett 30 våningar högt hus (~100m) är för högt för området då det ger för stor kontrast till villaområdet i Barkarby och övriga fastigheter inom södra Veddesta, där 6 våningar föreslagits som generell takfotshöjd.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Kommunstyrelseförvaltningen anser att planområdet lämpar sig väl för högre bebyggelse, med närhet till stora trafikleder och tillräckligt långt avstånd från befintligt villaområde. Planområdet ligger inom den regionala kärnan som redovisas i RUFs samt inom tunnelbanans influensområde.

17. Järfälla Hembygdsförening

Hembygdsföreningen har inga invändningar mot att det byggs bostäder med tillhörande basservice i det föreslagna området. Området har stor betydelse för expansionen i Järfälla och de nya trafiklösningarna som hör till befolkningsutvecklingen. Hembygdsföreningen föreslår att planförslaget kompletteras med förslag hur kultur och föreningsliv kan integreras i den föreslagna stadsmiljön.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Plankartans användningar möjliggör inte verksamheter för kultur och föreningsliv.

18. E.ON Elnät

Syftet med detaljplanen är omfattande, att det finns el utbyggt i området stämmer till viss del. Med den förtätning som är planerad så kommer elnätet att behöva förstärkas på alla nivåer, innebär att ett antal nätstationer behöver placeras ut på lämpliga platser. Det kräver också att kommunen och E.ON sätter sig ned och tittar på hur det skall lösas, placering av de nätstationer som åtgår skall vara avklarat innan granskningsskedet av denna detaljplan.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Plankartan har uppdaterats med lägen för nätstationer efter dialog med E.ON.

19. E.ON Värme

E.ON Värme i Stockholm och Järfälla kommun har ett nära samarbete kring utbyggnaden av fjärrvärmen i kommunen. Vi har idag befintliga fjärrvärmeledningar i Äggelundavägen, som därefter går under järnvägen mot Barkarbystaden. E.ON hjälper gärna till med anslutningen av den nya bebyggelsen till fjärrvärmen.

20. Skanova

Skanova har teleledningar inom detaljplaneområdet. Dock har Skanova inga korsande kablar som berör planen utan endast serviser till bef. byggnader. Dessa bedöms inte utgöra något problem utan förväntas hanteras i kommande ledningssamordning. Tvingas Skanova mot förmodan vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

21. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Svenska kraftnät vill däremot informera Järfälla kommun att området invid aktuell fastighet kan komma att bli aktuellt för den nya stamnätsförbindelsen mellan Överby och Beckomberga. Svenska kraftnät är alltjämt i planeringsfas och ingen slutgiltig korridor är vald ännu. Ett nytt samråd pågår för närvarande och beslut om slutgiltig sträckning planeras att tas under första kvartalet 2019.

22. Norrvatten

Norrvatten har en ledning cirka 13 meter från planområdet och denna måste beaktas.

23. Allmänheten

Synpunkter som berör områden inom planområdet för Veddesta 3:

Möjligheten att följa lagskydd för tillgång på dags- och solljus enligt PBL 8 kap. 4§, PBF 3 kap. 9 § samt Boverkets regler om ljus (BBR avsnitt 6:3). Tillgång på dagsljus på en del gårdar och i vissa bostäder riskerar att bli lågt.

Hur utreds detta vidare och redovisas?

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Lägsta delar av bostadskvarteren riktas mot sydväst för att möjliggöra bättre dagsljusförhållanden.

Planen bedöms få negativa konsekvenser för rekreation då en del bostadsgårdar liksom skolgård blir mycket små i förhållande till antal boende och förmodat elevantal, samt att en skola planeras vars skolgårds placering och utformning inte redovisas i planhandlingarna.

Även om gårdarna skulle vara större och antalet boende lägre kommer det bli mycket svårt att uppnå 20 kvm gård per 100 kvm BTA. Tre av bostadshusen kommer endast ha privat gård på taken. Dessa terrasser regleras inte i plan. Gör många små lägenheter för ensamhushåll som studerande/ungdomar/singlar så krävs inte gårdsytor i samma utsträckning. Avståndet till allmänna mötesplatser för barn riskerar bli långt.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Planförslaget omöjliggör inte gårdar på tak. Vidare utvecklas planens påverkan på social hållbarhet i planbeskrivningen.

Planen bedöms medföra risk för negativa konsekvenser för människors hälsa då bullernivåer och luftkvalité i kvarter nära spår och Veddestavägen når nivåer som kan påverka människors hälsa negativt. Hur löser man det? Kan företag och verksamheter bättre klara tuffaste ytorna mot järnvägen?

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En bullerutredning har tigits fram som visar att planförslaget uppfyller de lagkrav som finns på buller. Bostäder tillåts inte närmast järnvägen.

Samtidigt återstår frågor kring hur resurshushållning i byggkedjan kommer se ut vilket kan påverka miljömålet.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Kan ej regleras i en detaljplan.

Det kollektivtrafiknära läget underlättar för de boende att använda sig av klimatsmarta kommunikationer vilket bidrar till en god global miljö. Den mycket täta strukturen bedöms dock ha negativ effekt på människors livsmiljöer, särskilt för barn

då tillgången på bostadsnära rekreation är mycket låg och de offentliga miljöer som planeras inom detaljplanen riskerar bli blåsiga och skuggiga.

Förslag på åtgärder för ökad hållbarhet

- Då bostadsgårdarna är mycket små i relation till antalet boende bör gårdarna göras större eller antalet boende minska.

Rekreativt tillgängliga tak bör säkerställas i planhandlingarna. Nyttja även gröna taks potential att minska bullerstörningarna. För att erhålla ljuddämpning krävs att rätt sorts substrat läggs under gräset då det är substratet som påverkar ljuddämpningen.

- Installera gröna väggar samt plantera gatuträd för att motverka värme effekten samt för att bidra till en bättre vindkomfort.

Träd i gatumiljöerna är även positivt för dagvattenhantering, ljudnivå och ofta luftkvalité.

- Anpassa planen efter resultatet i den översvämningsutredning som i samband med programarbetet tas fram för hela Veddesta.

- För hela programområdet behövs en målpunktsanalys som visar hur barn i olika åldrar kan röra sig mellan målpunkter via trygga rörelsestråk.

Risk för stora negativa konsekvenser gällande hälsosamma, jämställda och naturliga miljöer för barn då planområdet saknar allmänna grönytor och luftföroreningar och bullernivåer delvis överskrider nivåer som enligt forskning kan vara skadligt för barn. Åtgärder?

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Se styckena kring barnkonsekvens och social hållbarhet i planbeskrivningen.

Bullerutredning Stockholm Väst (ÅF, 2018) Buller och vibrationer i nuläget Mälarbanan, E18 och Veddestavägen är de främsta bullerkällorna inom planområdet i dagsläget och ytor längs dessa är påverkade av buller med nivåer mellan 60 och 70 dBA. Samtliga ytor inom planområdet är i dagsläget bullerstörda med nivåer över 55 dBA. Tågtrafik på Mälarbanan är en källa till vibrationer. Kommer uppräknade brister att åtgärdas?

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

En bullerutredning har tigits fram som visar att planförslaget uppfyller de lagkrav som finns på buller. Bostäder tillåts inte närmast järnvägen.

Synpunkter som berör områden utanför planområdet för Veddesta 3

Förläng inte Ekonomivägen:

- Det är ett gång/cykelstråk utan bilar som många barn använder till sina skolor och så vill vi att det ska förbli även i framtiden.

- Biltrafiken kommer ha negativa konsekvenser på Veddestabäcken och det gröna stråket längs med bäcken. Det är också ett rekreativtstråk som används mycket.

- Trafiken på Ekonomivägen kommer öka så pass mycket att den kommer att höja bullernivån i området och påverka befintliga villor negativt.

- Gång/cykelvägen får inte tas bort!

- Veddestabäcken och området runt omkring har ras- och skredrisk vilket omöjliggör byggnation där.

- Landskapsbilden kommer att bli sämre.

Koppla inte samman befintligt villaområde (Barkarby) med nya Veddesta.

- Vägarna i villaområdet har inte förutsättningarna för att hantera så stor trafik som det skulle generera in till villaområdet.
- Trafiksäkerheten kommer minska.
- Bullernivån kommer att öka.
- Biltrafikanter kommer använda dessa kopplingar som smitvägar.

Bygg inte en förskola längs med Veddestabäcken.

Ett antal yttranden lyfter fram förslag för hus Barkarbybron bör byggas om. Även åtgärder för andra delar av kommunen vägnät lyfts fram.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Dessa synpunkter regleras ej av detta planförslag. Vissa av synpunkterna bör istället riktas till andra pågående detaljplaner i Veddesta. Andra frågor kring befintligt trafiknät utanför planområdet regleras heller ej av denna detaljplan.

Sammanfattning/slutsats

Inkomna synpunkter har föranlett följande större ändringar i planhandlingarna:

Plankarta:

- Bostäder har tagits bort från kvarter A.
- Skola i kvarter A har specificerats till ej förskola eller grundskola.
- I kvarter D och E har höjder minskats och höghus vridits för att möjliggöra mer dagsljus på gårdarna, jämfört med samrådsförslaget.
- Krav på handelslokaler och centrumlokaler har införts på vissa delar inom kvarteren.
- Antalet höga hus (högre än 10 våningar) har minskat från 8 till 6.
- Totalhöjd har införts på de två högsta husen med hänsyn till flyg.
- Flera utformningsbestämmelser har införts.

Övriga handlingar:

- Alla redan framtagna utredningar har uppdaterats efter att ha tolkat inkomna synpunkter och nya utredningar samt resonemang, som tidigare inte fanns, har tagits fram (luft, vind, vibration, elektromagnetiska fält).
- Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats efter nytt planförslag.

Sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda:

Kommunstyrelseförvaltningen bedömer att synpunkter som detaljplanen kan reglera har beaktats i möjligaste mån. Anpassningar och avvägningar har gjorts efter inkomna synpunkter.

Övriga som inte fått sina synpunkter tillgodosedda:

Kommunstyrelseförvaltningen bedömer att synpunkter som detaljplanen kan reglera har beaktats i möjligaste mån. Anpassningar och avvägningar har gjorts efter inkomna synpunkter.