



## GRANSKNINGSUTLÅTANDE

### Förslag till detaljplan för Infartsparkering vid Slammertorpsvägen i Kallhäll, del av fastigheterna Kallhäll 1:1 och 6:1, Järfälla kommun

#### Innehåll

Bakgrund	1
Förslagets syfte och huvuddrag	1
Hur granskningen bedrivits	1
Inkomna synpunkter och kommunstyrelseförvaltningens ställningstagande	2
Statliga och regionala myndigheter	2
Länsstyrelsen Stockholm	2
Trafikverket	3
Region Stockholm	4
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	5
Tekniska nämnden	5
Miljö- och bygglovsnämnden	7
Övriga remissinstanser	9
Naturskyddsföreningen	9
Skanova	11
E.ON Energidistribution AB	11
E.ON Energilösningar AB	11
Sammanfattning av inkomna synpunkter och samhällsbyggnadsavdelningens sammanvägda ställningstagande	12

#### Bakgrund

##### Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en infartsparkering vid Slammertorpsvägen med upp till 150 bilparkeringsplatser samt cirka 80 cykelparkeringsplatser med möjlighet till skyddad korttidsförvaring och inlåsning.

##### Hur granskningen bedrivits

Planförslaget har varit utsänt på granskning under tiden 25 mars - 10 april 2020. Dessförinnan har samråd skett 19 december 2019 – 16 januari 2020 med utannonsering i lokaltidningen Mitt i Järfälla. Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens webbplats [www.jarfalla.se](http://www.jarfalla.se), hos kommunens servicecenter, Riddarplatsen i Jakobsbergs centrum.

## Inkomna synpunkter och kommunstyrelseförvaltningens ställningstagande

Under granskningen har 9 yttranden inkommit.

### Följande har lämnat synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen 2020-04-16
- Region Stockholm 2020-04-10
- Trafikverket 2020-04-14
- Tekniska nämnden 2020-04-09
- Bygg- och miljöförvaltning 2020-04-09
- E.ON. Energidistribution AB 2020-04-15
- E.ON Energilösningar AB 2020-04-07
- Naturskyddsföreningen 2020-04-14
- Skanova 2020-04-03

Nedan följer en sammanfattning av framförda synpunkter med kommunstyrelseförvaltningens kommentarer. Inkomna yttranden finns i sin helhet tillgängliga hos planenheten, samhällsbyggnadsavdelningen.

## Statliga och regionala myndigheter

### Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsen anser att resonemanget i planbeskrivningen kring dagvattenhanteringen och konsekvenserna av denna för miljö kvalitetsnormerna för vatten i Mälaren-Görvåln är otydligt och ofullständigt med många hänvisningar till dagvattenutredningen. Planbeskrivningen bör fungera som ett självständigt dokument, frikopplat från dagvattenutredningen, och information som är nödvändig för att säkerställa kraven bör därför lyftas över i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser även att beskrivningen av dagvattenhanteringen inte är tydlig nog med tanke på skyddsföreskrifternas krav på omhändertagande av dagvatten från större parkeringar.

*Kommentar: Planbeskrivningen förtydligas med rekommendationer från dagvattenutredningen och beskrivning av vilka dagvattenlösningar som kan tillämpas inom planområdet för att kunna undvika skador vid en översvämning och ta hand om dagvattnet så att skyddsföreskrifterna följs.*

Av yttranden i samrådsredogörelsen framgår att det i marken sedan tidigare ligger infrastruktur i form av ledningar och kablar samt Trafikverkets dagvattenmagasin. Grundvattennivån ligger högt i planområdet, ca 1 meter under ytan. I planbeskrivningen behöver det framgå hur dessa begränsningar hanteras i samband med lokalt omhändertagande av dagvatten och val av dagvattenåtgärder.

*Kommentar: Kommunens ledningars skick och belastningspåverkan har undersökts under den planerade parkeringsytan. Andra ledningar längs Slammertorpsvägen påverkas inte av planerad anläggning. Anslutande gångvägar till infartsparkeringen anläggs på ett sådant sätt så att Trafikverkets underjordiska magasin inte påverkas.*

*Ett bevakningsavtal med avseende på magasinet kommer att träffas mellan kommunen och Trafikverket inför antagande av detaljplanen. Dagvattenhanteringen har dimensionerats utifrån de befintliga förutsättningarna med grundvattennivån i området.*

I planbeskrivningen redovisar kommunen att höjdsättning av parkeringsytan ska vara sådan att dagvatten inte påverkar Mäljarbanans spårområde. I planhandlingarna behöver det redovisas hur detta ska säkerställas. Om planområdets höjdsättning är beroende av val av dagvattensystem så bör detta vara klarlagt innan ett antagande av planen.

*Kommentar: Valet av lämpliga dagvattenlösningar avgörs i projekteringskedet utifrån aktuella beräkningar vilket kan innebära förändringar på markhöjder inom parkeringsytan beroende på hur dagvattnet ska styras. Marknivåer på parkeringsytan regleras därmed inte på plankartan. Markhöjden på parkeringen har dock projekterats så att den ligger lägre än den nivå som Slammertorpsvägen ligger på idag. Grönremsan mellan vägen och parkeringen kommer att kunna användas som infiltrationsyta. Marken kommer även fortsättningsvis att vara i kommunal ägo.*

*Plankartan kompletteras med en planbestämmelse om att parkering ska höjdsättas så att vattnet från parkeringsytan inte leds mot Mäljarbanan. Planbeskrivningen förtydligas med en beskrivning av planerad höjdsättning av parkeringsytan för att inte leda bort dagvatten mot spårområdet.*

I plankartan finns bestämmelse som reglerar fördröjning av dagvatten. Länsstyrelsen råder kommunen att stämma av bestämmelsen med kommunens bygglovsenhet för att säkerställa att den går att följa.

*Kommentar: Formuleringen av planbestämmelsen har tidigare använts i andra detaljplaner i kommunen och bygger på rekommendationerna i dagvattenutredningen. Planbestämmelsen för behövlig fördröjningsvolym för parkeringsytan revideras på plankartan.*

Vidare bör det framgå av plankartan var Trafikverkets underjordiska dagvattenmagasin ligger. Detta kan med fördel visas genom en u-bestämmelse för att säkra framtida åtkomlighet och tillsyn.

*Kommentar: Markreservatområde brukar generellt inte regleras på allmän plats där kommunen är huvudman. Planbestämmelsen Park är förenlig med den nuvarande markanvändningen. Rättigheterna att använda marken regleras genom avtal. Ett bevakningsavtal mellan kommunen och Trafikverket kommer att träffas innan antagandet av detaljplanen beträffande det underjordiska avsättningsmagasinet.*

### **Trafikverket**

I plankarta samråd är cykelparkering placerad ca 40 meter från spårmitt (se figur 1), vilket innebär att den klarar skyddsavstånd till spårmitt järnväg. I plankarta granskning är ytan för cykelparkering utökad in mot järnvägen (se figur 2) och ytan mäts nu till ca 20 meter från spårmitt vilket inte klarar skyddsavståndet om minst 25 meter från spårmitt till byggnad.



*Kommentar: Ytan för cykelparkeringarna anpassas så att ingen byggnad hamnar inom 25 meter från spårmit.*

I illustrationsplanen visas en gångbana mellan cykelparkering och bilparkering (se figur 3). Det står vidare i planbeskrivning att ”det tillåts flexibel placering av gång/respektive cykelväg inom hela markanvändningen park”.

Eventuell gångbana får inte placeras på/intill servitut för dagvattenmagasin utan behöver läggas utanför Trafikverkets dagvattenanläggning. Plankartan, illustration och text i planbeskrivning behöver justeras så att det inte möjliggörs gc-väg eller andra åtgärder på/intill befintligt dagvattenmagasin.

*Kommentar: Parkeringsplatserna och alla anslutande vägar ska anläggas så att Trafikverkets underjordiska magasin inte riskerar skadas vilket säkerställs i projekteringskedet. Planbeskrivningen kompletteras med illustration på placering av de planerade gångvägarna.*

Kommunen skriver i handlingar att dagvattenhanteringen vid skyfall beaktas i detaljplanen genom höjdsättning av mark och dagvattenlösningar som integreras vid projekteringen för att inte öka avrinningen utanför planområdet. Höjdsättningen av parkeringsyta mm ska vara sådan att det inte påverkar Mäljarbanans spårområde eller Kallhälls centrum. Dagvattenåtgärder som planeras är regnbäddar med underliggande makadamlager eller underjordisk kassett magasin med oljeavskiljare och fördröjningskapacitet på 52 m<sup>3</sup>. Dessa åtgärder är viktiga för att klara dagvatten och översvämningsrisk. Negativ påverkan Trafikverkets anläggning eller kringanläggning/ dagvattenanläggning får inte ske.

Då åtgärder planeras intill Trafikverkets anläggning behöver ett bevakningsavtal tas fram mellan kommunen och Trafikverket. Det tas fram under granskningsskedet och ska vara undertecknad av parterna innan detaljplanen antas.

*Kommentar: Ett bevakningsavtal ska träffas mellan kommunen och Trafikverket innan antagandet av detaljplanen. Antalet reglerar bland annat att Mäljarbanan och andra Trafikverkets anläggningar inte påverkas negativt av genomförandet av detaljplanen.*

## **Region Stockholm**

Region Stockholm vill fortsatt framhålla vikten av att bibehålla och utveckla kilens möjligheter till rekreation samt som spridningskorridor för såväl växter som djur eftersom kilens bredd är mindre än 500 meter i direkt anslutning till planområdet, en grön kil bör ha en bredd om minst 500 meter.

*Kommentar: Planförslaget är utformat så att större delen av parkeringen anläggs på tidigare hårdgjord mark och områden utan utpekade höga naturvärden. Nya träd kommer att planteras utmed Slammertorpsvägen. Området i mitten och mot naturreservatet har säkerställts som Park för att bl.a. gynna områdets möjligheter för spridning av växter och djur och därmed behålla funktionen av en grön kil trots en något minskad yta.*



Region Stockholm ser positivt på att redan hårdgjorda ytor tas i anspråk och att cykelparkeringar placeras relativt nära stationen samt att befintliga cykelparkeringar kompletteras med en ambitiös och säker anläggning med utbyggnadsmöjligheter. Dock kvarstår frågor kring upplevd trygghet och framtida attraktivitet av cykelparkeringen vilket kan påverkas av hur avskild cykelparkeringen upplevs liksom faktiska avstånd och säkerhetsaspekter. Trafikförvaltningens Riktlinjer Infartsparkering ger vägledning kring vad som bör och ska uppnås med en infartsparkering.

Det bör föras in en beskrivning av kommunens trygghetsmätningar och andra uppföljningsarbeten som kan säkerställa att platsen upplevs som trygg och attraktiv när den väl är på plats och nyttjas i planbeskrivningen under rubriken Sociala konsekvenser – Trygghet.

*Kommentar: Infartsparkeringen kommer att anläggas med beaktandet av trafiksäkerheten, god belysning och förebyggande av otrygga platser. Det kommer att säkerställas i samband med byggnation av parkeringsplatserna.*

Region Stockholm ställer sig fortsatt undrande till om antal cykelparkeringar är tillräckligt tilltaget med tanke på antal påstigande vid Kallhäll station. Det framgår inte i planen om man sammanställt cykelparkeringar på den västra sidan om stationen samt hur den totala parkeringssituationen ser ut kring stationsområdet på båda sidor. Planen skulle vinna på en sådan beskrivning för att klargöra behov av det totala antalet cykel- och bilparkeringar och hur planen bidrar till att uppnå mål kring hållbart resande.

*Kommentar: Cykelparkeringsplatser i detaljplaneförslaget har dimensionerats utifrån rådande markförhållanden och tillgänglig yta som finns i norra delen av planområdet utan att inskränka på Trafikverkets dagvattenmagasin. De föreslagna cykelparkeringsplatserna inom planområdet kommer att utgöra ett komplement till de redan befintliga cykelparkeringsplatserna på stationsbron och cykelparkeringarna på andra sidan av järnvägen.*

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

### **Tekniska nämnden**

Tekniska nämnden anser att det bör framgå av planbeskrivningen hur planen ska uppfylla föreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde. Enligt föreskrifterna behöver möjlighet till fördröjning och uppsamling finnas vid större parkeringsanläggningar ifall det skulle ske en kemikalieolycka. Skyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde är inte fullständigt citerade i planbeskrivningen och kravet för större parkeringar saknas.

*Kommentar: Parkeringsytan dimensioneras så dagvattnet från anläggningen rinner mot en uppsamlingstank i enlighet med kommunens riktlinjer för dagvattenhantering för större parkeringsytor.*

*Skyddsföreskrifterna för naturreservatet eller Östra Mälarens vattenskyddsområde är frikopplade från regleringen i detaljplanerna och därmed bedöms inte beskrivas*



*närmare. I planbeskrivningen förtydligas att det finns skyddsföreskrifter som behöver följas vid anläggningsarbetet.*

Enligt tekniska nämnden är det fortfarande inte säkerställt att detaljplanen inte kommer att medföra ökad översvämningsrisk utanför planområdet. Det bör tydliggöras hur översvämningsriskerna ändras vid planläggningen och vilka nödvändiga åtgärder som behövs för att uppfylla översvämningskraven.

Planbeskrivningen och plankartan blandar ihop översvämning och dagvatten, bl.a. är området "b1" som har reserverats i plankartan till för översvämning och inte för dagvattenanläggning.

*Kommentar: Syftet med planbestämmelsen "b1" är att säkerställa och reservera mark för hantering av vatten vid en översvämning. Området är även avsatt för att hantera större mängder dagvattnet som kommer från naturreservatet i väster. Plankartan förtydligas att marken är avsatt som översvämningsyta.*

Dagvattenutredningen redovisar två alternativ, där det ena alternativet innebär att föroreningsbelastningen för kväve ökar jämfört med nuläget. Det bör framgå i planbeskrivningen att detta alternativ endast kan väljas i projekteringen, om det efter ytterligare utredning framgår att kompletterande rening är möjlig så att belastningen av kväve (dvs. mängderna) inte ökar. Annars riskerar detaljplanen medföra att miljö kvalitetsnormerna inte kan uppnås.

Plankarta och planbeskrivning anger fel fördröjningsvolym som ska vara 20 m<sup>3</sup>/ha och inte 52 m<sup>3</sup>/ha.

*Kommentar: Inför bygglov för infartsparkeringen kommer mer ingående beräkningar att göras som baseras på de beskrivna principerna för dagvattenhanteringen. Valet av lämpliga lösningar ska utgå från beräkningar som påvisar att miljö kvalitetsnormerna för vatten innehålls. Planbestämmelsen för att reglera fördröjningsvolymen av dagvattnet ses över.*

Tekniska nämnden finner det positivt att infartsparkeringen planläggs på kommunal kvartersmark vilket är i linje med de krav trafikförvaltningen Stockholm ställer för infartsparkering. Det ger även utökade möjligheter för reglering om behovet finns.

Det geografiska läget anses vara väldigt lämpligt för en infartsparkering. Det ligger nära stationen men så pass långt bort från övriga målpunkter att huvudsyftet för de som använder parkeringen bör vara att ta sig vidare med kollektivtrafiken.

Det är positivt med en tillgänglig parkeringsplats i parkeringens norra ända men det vore än mer positivt att ha en i den södra delen också (dvs. en i varje ända).

Tekniska nämnden önskar en genomtänkt yta för snöupplag. Det är ur många avseenden onödigt att behöva köra bort snö, redan när det kommer små mängder snö.

*Kommentar: Möjligheten att anlägga fler tillgängliga parkeringsplatser finns i detaljplanen och frågan beaktas i anläggningsskedet. Upplag av snö planeras på parkeringsytan i sydvästra delen av parkeringen.*

Tekniska nämnden anser att texten om avfallshantering i planbeskrivningen bör ändras till följande:

”Avfallshanteringen inom planen ska ske i enlighet med kommunens renhållningsordning samt tillämpningsanvisningar, vilket är Järfälla kommuns avfallsplan, Järfälla kommuns föreskrifter samt Järfälla kommuns riktlinjer för avfallshantering.”

*Kommentar: Texten kompletteras enligt yttrandet.*

### **Miljö- och bygglovsnämnden**

Planområdet tar en del av Görvälns naturreservat i anspråk. Reservatsgränsen är uppmärkt i plankartan men gränsen behöver även förtydligas i skrift såsom man gjort för övriga gränser. Det ska framgå att reservatet omfattas av skyddsföreskrifter och att det krävs dispens eller tillstånd för eventuella åtgärder, vilket behöver säkerställas till nästa skede av detaljplaneprocessen.

Inom detaljplaneområdet finns en allé som omfattas av allmänt biotopskydd. För att vidta åtgärder som riskerar att påverka träden behöver dispens sökas hos länsstyrelsen. Detta behöver framgå av plankartan.

Befintligt utjämningsmagasin för dagvatten, tillhörande Trafikverket, som är förlagt under jord bör vara utmärkt i kartan. Det bör också säkerställas i karta och/eller beskrivning att eventuell skötsel och åtkomlighet till anläggningen är fortsatt möjlig efter planens genomförande. Magasinets utbredning bör även redovisas.

*Kommentar: Utformningen av planförslaget och planbestämmelsen ”Park” inskränker inte på mark som är avsedd naturreservatet. All allmän plats är under kommunalt huvudmannaskap. Parkeringsytorna som blir kvarartersmark ligger utanför gränsen för naturreservatet och påverkar inte befintliga naturvärden.*

*I planbeskrivningen förtydligas att naturreservatet omfattas av skyddsföreskrifter och att det krävs dispens eller tillstånd för eventuella åtgärder. Gränsen för naturreservatet förtydligas i teckenförklaringen för grundkartan. Underjordiska ledningar och andra anläggningar ska inte redovisas på plankartan. Omfattningen av sättningsmagasinet samt hur de föreslagna parkeringsytorna förhåller sig till den ytan beskrivs i planbeskrivningen.*

I planbeskrivningen anges att en flexibel placering av gång- och cykelvägar medges inom hela markanvändningen park. Delar av detta område ligger inom naturreservatets gränser, vilket innebär att området omfattas av skyddsföreskrifter och krav på dispens alternativt tillstånd för att vidta vissa åtgärder (t.ex. fälla träd, schakta, gräva). Att medge gång- och cykelvägar i hela området överensstämmer inte med bestämmelserna som gäller inom naturreservatet. Det anses därför som angeläget att man inom detaljprojekteringen säkerställer så att överträdelser av naturreservatets bestämmelser inte kommer att ske.



*Kommentar: Skyddsföreskrifter för naturreservatet gäller även efter antagandet av detaljplanen. Tillstånd för eventuella ingrepp inom naturreservatsområdet vid grävning och schaktning kommer att krävas oavsett om marken är detaljplanelagd eller inte. Krav på tillstånd förtydligas i planbeskrivningen.*

Planförslaget kan leda till väsentliga skador i den befintliga lindallén. Lindallén omfattas av generellt biotopskydd och åtgärder som kan riskera att skada den aktuella naturmiljön får därmed inte vidtas. Platsens ogynnsamma markförhållanden i kombination med tidvis högt stående grundvattennivå kan påverka lindallén negativt. Att anlägga en parkeringsyta på platsen kan ytterligare försämra miljön för lindallén (exempelvis genom kompaktering av de vattenförande marklagren). Skyddsåtgärder för att bevara gynnsamma markförhållanden för lindallén behöver utredas, och vi anser det som viktigt att man tar hänsyn till biotopskyddet under detaljprojekteringen.

I plankartan, samt illustrationer i planbeskrivningen framgår att ångvägsanslutningar kommer att anläggas i anslutning till befintlig lindallé. Att utföra schakt/anläggningsarbeten i direkt anslutning till lindarna kommer orsaka en väsentlig påverkan på allén. Anslutande gångvägar ska därför anläggas med så liten möjlig påverkan på lindallén som möjligt. Lokaliseringen och tillvägagångssätt vid anläggning av gång- och cykelvägsanslutning bör utredas till nästa skede, och det ska säkerställas att enstaka träd i allén inte kommer till skada.

*Kommentar: Vid utformningen av detaljplanen har det tagits hänsyn till lindarna så att dessa inte riskerar skadas vid anläggandet av infartsparkeringen. Placeringen av anslutande gångvägar till parkeringarna som inte ska skada trädens rotsystem har undersökts och dagvattenlösning för att hantera vattenproblematiken kommer att anläggas. Exakt utformning av gångvägarna kommer att hanteras i detaljprojekteringsskedet.*

Inom planområdet finns områden med triviallövsskog och värdefulla brynmiljöer för småfåglar. Delar av dessa naturvärdesobjekt är klassade som höga skyddsvärden. Det bör framgå hur dessa naturvärden ska skyddas och hanteras i samband med genomförandet av planen.

*Kommentar: Hur triviallövsskog och värdefulla brynmiljöer ska skyddas regleras inte i detaljplaner. Skyddsföreskrifter som gäller inom naturreservatsområde gäller oavsett detaljplaneläggning av området. Naturvårdsverkets riktlinjer för skyddande av naturvärdesobjekt med höga naturvärden ska följas.*

Inom planområdet och influensområdet finns invasiva arter som jättebalsamin och parkslide. Detta ställer särskilda krav på bland annat masshantering och avfallshantering. Det bör framgå hur detta ska hanteras i samband med genomförandet av planen.

*Kommentar: Naturvårdsverkets riktlinjer för hantering av invasiva arter ska följas.*

Dagvattenutredningen föreslår två alternativa dagvattenlösningar. Nämnden förordar fortfarande att man omhändertar uppkommet dagvatten med hjälp av regnbäddar med underliggande makadamlager och/eller skelettjord framför dagvattenmagasin.





Att anlägga ett dagvattenmagasin kan påverka de vattenförande marklagren vilket i sin tur kan leda till negativa konsekvenser för lindallén. Ett dagvattensystem som bygger på öppna system bedöms istället kunna ge fördelar för den befintliga lindallén så att den inte kommer att riskera att bli utan vatten vid regn.

Vi ser också att man genom att välja alternativet med regnbäddar uppfyller ett av de befintliga kraven enligt dagvattenriktlinjerna, nämligen att dagvatten ska utgöra en positiv resurs i landskapet. Genom att få inblandning av biokol i trädplanteringarna kommer man dessutom att bättre kunna rena dagvatten från föroreningar och få fastläggande av detsamma i kolet. På det sätt som man nu föreslår lösning för dagvattenhanteringen genom ett öppet system kan man också tänka att man får en liten men dock reell ersättning av den grönyta som tas bort genom att anlägga hela parkeringen på den aktuella platsen.

Eftersom planområdet ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde bör hänvisning till föreskrifterna finnas med i planbeskrivningen.

*Kommentar: Valet av dagvattenlösningarna kommer att utgå från att inte orsaka skada på närliggande lindallén, vilket utreds närmare i detaljprojekteringsskedet. I anslutning till lindallén, strax väster om parkeringsytan, har dessutom en öppen lösning för vattenhantering dimensionerats vilket kommer att behålla infiltrationsmöjligheter.*

## Övriga remissinstanser

### Naturskyddsföreningen

De geotekniska undersökningar som gjorts på området för den planerade bilparkeringen vid Slammertorpsvägen visar på att marken har dålig bärighet och är sättningsbenägen. Området behöver höjas 1 meter och grundarbetet verkar inte vara helt oproblematiskt. Vi anser att området är olämpligt för syftet enligt vad som står i MB 3 kap 1§ inte minst ur lämplighet men även ur ekonomisk synvinkel. Låt området återgå till natur som buffert mot reservatet.

*Kommentar: Kommunen bedömer att marken är lämplig för infartsparkeringen för att bl.a. gynna resandet med kollektivtrafik och avlasta vägnätet. Mycket av marken är redan hårdgjord och det aktuella området bedöms sakna ett större rekreativvärde. Genom att behålla mycket av befintliga grönytor, som säkerställs i detaljplanen som park, kommer det att finnas goda möjligheter att behålla natur som buffertzonen mot naturreservatet. Markens bärighet för personbilsparkering har undersökts under arbetet med detaljplanen och bedöms kunna anläggas inom rimliga ekonomiska kostnader.*

Förutom nationella klimatmål, har Sverige även åtagit sig att leva upp till internationella klimatåtaganden som ett av EU:s medlemsländer (Naturvårdsverket). Naturskyddsföreningen i Järfälla vill påpeka att Järfälla kommun i andra sammanhang framhåller att bilåkandet bör minska och gång- och cykel öka och prioriteras. Vad har hänt med det framtagna dokumentet där man räknat ut Järfällas "koldioxidbudget" och den minskning i utsläppen som behöver göras per år, sedan 2017. Trafiken står för de klart största direkta koldioxidutsläppen. Som anledning till



att anlägga bilparkering vid Slammertorpsvägen säger man att man vill uppmuntra att människor åker kollektivt. När det gäller Kallhäll, klart mindre utsträckning Stäket, har den kraftiga nybyggnationen skett mycket centrumnära och det stora behovet kan nog hänsyfta till att befintliga hushåll har mer än en bil idag och/eller kanske det är bilister som kommer från Bro kommun där man nu avgiftsbelagt infartsparkeringarna. Järfälla borde uppmuntra till cykling och gång genom att avsevärt förbättra cykel- och gångvägar utmed t.ex. Kallhällsleden och Källtorpsvägen istället för att falla för krav på mer bilparkeringsplatser. Cykel- och gångvägar ska ha vinterunderhåll som minskar risken för halka för att det även vintertid ska vara attraktivt att cykla och gå.

*Kommentar: Det bedöms finnas ett stort behov för infartsparkering vid Kallhällsstation på grund av hög belägningsgrad idag på parkeringen på andra sidan spåret vilken brukar oftast vara full. En fullbelagd infartsparkering kan oftast innebära att fler väljer att åka till arbete med bil. Vid utformningen av planförslaget har tillgängligheten och säker förvaring för cykel prioriterats mer än bilparkeringen.*

*Järfälla kommun jobbar dessutom med att förbättra de befintliga gång- och cykelvägarna utifrån en gällande cykelplan.*

Att ta sig från de mer perifera områdena i förhållande till Kallhälls station som norra Stäket, och Kallhälls Villastad skulle det med tätare trafik under rusningstid för linje 548 eller direktbussar från de nämnda områdena inklusive Lund, kunna ersätta behovet av att ta bilen till Kallhälls station. En cyklist kan ta sig relativt snabbt samma väg, om inte snabbare, om förutsättningarna finns. Läs mer om detta i vårt svar vid samrådet.

*Kommentar: Kommunen har ständiga dialoger med trafikenheten på Region Stockholm och Nobina gällande förbättringar för kollektivtrafik. Dessa instanser avgör behovet av nya linjer bl.a. utifrån hur de bedömer behovet och tillräckligt kundunderlag.*

Miljökonsekvensbeskrivning saknas och har inte ansetts behövas. Föreningen anser att en miljökonsekvensbeskrivning, anpassad för denna typ av detaljplan borde ingå i planhandlingarna. Föreningen menar att det kan komma att uppstå betydande miljöpåverkan på skyddsvärda områden väster om (och inom) detaljplaneområdet: Detaljplanen inkräktar med en smal remsa på Görvälns naturreservat, kommer att påverka lindallén som har biotopskydd, samt detaljplanen ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde och att det därför finns risk att föroreningar transporteras till Mälaren. Föreningen stödjer Bygg- och miljönämndens krav på dispens från Länsstyrelsen för att man inkräktar på biotopskyddet av lindallén samt att föreningen dessutom anser att Järfälla ska söka dispens för intrånget i Görvälns naturreservat. Det senare baserat på att kartan på sid 7 i planbeskrivningen tydligt visar att detaljplanen omfattar en remsa av Görvälns naturreservat.

*Kommentar: I början av projektet har kommunen gjort en behovsbedömning för en miljökonsekvensbeskrivning utifrån bl.a. projektets omfattning och möjliga konsekvenser på naturvärden och omgivningen. Slutsatserna i den sammanvägda behovsbedömningen är att planförslaget inte bedöms innebära risk för betydande miljöpåverkan och att miljökonsekvensbeskrivningen inte behöver upprättas. Ett*



*antal frågor som en eventuell påverkan på lindallén behöver dock utredas och beaktas i samband med utformning av detaljplanen. Behovsbedömningen har remissbehandlats till avdelningen för miljö-och hälsa och länsstyrelsen.*

*Planen omfattar en del av naturreservatet men liksom i den gällande detaljplanen från 1997 regleras markanvändningen till Park. Detaljplanen medger inga påverkande åtgärder inom naturreservatet. Lindallén är fredad och inga åtgärder får ske som kan påverka den negativt. Däremot tas det höjd i planförslaget för åtgärder för att försöka förbättra vattenförhållanden för allén för att minska risken för att fler träd ska falla på grund av de stora vattensamlingar som förekommer.*

Cykel-och gångvägen i lindallén är upphöjd och lindarna ligger nästan 1 meter lägre än vägen. Läser man dagvattenutredningen kan man förstå att även med beräkningar för ett 10-årsregn behövs ett vattenmagasin på 52m<sup>3</sup>. Om det kommer riktiga skyfall blir det som föreningens förstår det ännu värre. Dagvattennivån måste strypas och dagvattnet renas för att inte överbelasta dagvattennätet och för att inte snabbt föra föroreningar från parkeringen till Mälaren. Detta blir dyra åtgärder för en parkering som vi ser det. Risken att lindallén tar skada är uppenbar. Området är inte lämpat för en bilparkering se MB 3kap 1 §.

*Kommentar: För parkeringsytan i sin helhet kommer det att finnas dagvattenhantering som ska se till att det inte blir försämrade förutsättningar för det befintliga dagvattennätet och hantering av eventuella föroreningar. Detaljplanen i sig ger inga avsteg mot de krav som finns från länsstyrelsen.*

### **Skanova**

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

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra den föreslagna ledningsförläggningen förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

*Kommentar: Inga av Skanovas ledningar bedöms att påverkas av planerad anläggning. Kommunen ansvarar att bekosta alla erforderliga ledningsflytt ifall genomförandet av detaljplanen skulle kräva det.*

### **E.ON Energidistribution AB**

E.ON vill gärna att det avsatta E området får ett förtydligande i plankartan att det är avsett för nätstation. Behöver området användas till annan teknisk anläggning skall samråd med E.ON göras.

*Kommentar: E-området preciseras för en nätstation.*

### **E.ON Energilösningar AB**

Vi ser att vårt tidigare svar har blivit beaktat, och vill bara påminna om att E.ON ser positivt på att vara en partner inom planområdet gällande anpassade energilösningar.

En tidig och kontinuerlig dialog möjliggör en optimal planering av eventuella fjärrvärmeledningsflyttar och nya laddlösningar för de kommande p-platserna.

### **Sammanfattning av inkomna synpunkter och samhällsbyggnadsavdelningens sammanvägda ställningstagande**

Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av de planerade dagvattenlösningarna, avfallshantering och förtydligandet gällande skyddsföreskrifter för naturreservatet och vattenskyddsområdet. Planbestämmelser för dagvattenhantering förtydligas i planhandlingarna. För övrigt föranleder de inkomna synpunkterna inte några andra ändringar av planförslaget.

Malin Danielsson  
Planchef

Kristupas Liorancas  
Planarkitekt