



Kontoret för samhällsbyggnad
Mats Jakobsson
☎ 08 - 590 970 96
Fax 08 – 590 733 37
Mats.jakobsson@upplandsvasby.se

Dnr
BN/2014:209

Detaljplan för Norra Ekebo inom projektet Fyrklövern

Bakgrund till planarbetet och planens syfte

Planen syftar till att skapa förutsättningar för ambitionerna i kommunens översiktsplan om en levande stadskärna i Fyrklövern genom förtätning av bostäder och verksamheter inom området. Aktuell detaljplan för norra Ekebo omfattar ca 450 nya bostäder.

Som utgångspunkt för planarbetet ligger ett planprogram som arbetats fram av kontoret för samhällsbyggnad. Synpunkterna inkomna under programsamrådet är sammanfattade i en samrådsredogörelse för programmet (daterad 2012-02-21). Programmet godkändes av kommunstyrelsen den 5 mars 2012.

Hur plansamrådet genomförts

Vid byggnadsnämndens sammanträde den 9 december 2014 redovisade kontoret för samhällsbyggnad ett samrådsförslag. Nämnden beslutade då att sända förslaget till sakägare, hyresgäster, myndigheter och organisationer som är berörda för samråd. Samrådet varade mellan den 18 december 2014 till 9 februari 2015. Samrådsförslaget har varit utställt i kommunhusentrén, på biblioteket i Messinghuset och på kontoret för samhällsbyggnad. Ett samrådsmöte hölls den 20 oktober i kommunhusets entré. Samrådsförslaget fanns även tillgängligt på kommunens hemsida.

Nedanstående fick skriftlig information om samrådet och beretts tillfälle att yttra sig. Fullständiga samrådshandlingar har gått att få hemskickade.

Länsstyrelsen 3 ex
Lantmäteriet
Berörd fastighetsägare inom plan enl fastighetsförteckning
Berörd fastighetsägare utom plan enl fastighetsförteckning
Speciella hyresgäster, boende, verksamhetsutövare
Kommunstyrelsen
Utbildningsnämnden
Kultur- och fritidsnämnden
Social- och äldreomsorgsnämnden
KS Teknik och fastighetsutskott
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Brandkåren Attunda
Cykelfrämjandet, Upplands Väsby
E.ON Elnät Stockholm AB
AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

Förpacknings- och tidningsinsamlingen
Hammarby församling
Handikappföreningarnas Samorganisation, HSO
Hembygdsföreningen, Upplands Väsby
Hyresgästföreningen
Käppalaförbundet
Norrorts polismästardistrikt
Norrvatten
Posten Sverige AB
PRO Pensionärernas Riksorganisation, Väsby
PRO Upplands Väsby Finska
SITA
SPF Väsbyveteranerna, Väsby
Svenska Kraftnät
Swedavia AB Stockholm-Arlanda Airport
Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting (SL)
Telia Sonera Skanova Access AB
Trafikverket
Upplands Väsby Promotion
Vattenfall Eldistribution
Väsby Centrums Företagarförening
Berörd idrotts- och övrig förening
Väsby Bangolf
Förskolan Visselpipan

Yttrandena är sammanfattade av kontoret för samhällsbyggnad. Fullständiga inkomna yttranden finns i planakten på kontoret för samhällsbyggnad, enheten för stadsutveckling och hållbar planering.

Yttranden har inkommit från följande:

Obligatoriska

1. Länsstyrelsen enheten för planfrågor
2. Lantmäteriet

Kommunala instanser

Brandkåren Attunda
 Social- och äldrenämnden, SÄN
 Utbildningsnämnden, UBN
 Miljö- och hälsoskydds-nämnden, MHN
 Kommunstyrelsens teknik- och fastighetsutskott, KSTFU

Övriga

Cykelfrämjandet Stockholm Norrort
 EON Elnät Stockholm AB
 AB Fortum Värme
 Bengt Lindqvist
 Swedavia
 Telia Sonera Skanova Access AB
 Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting (f.d. SL)
 Trafikverket
 Upplands Väsby hembygdsförening

Sammanfattning av inkomna synpunkter och kontorets för samhällsbyggnad kommentarer (kontorets kommentar redovisas med indragen text). I kontorets för samhällsbyggnad kommentar redovisas om synpunkterna lagts till grund för en bearbetning av planen eller/och om inte,

varför de inte kunnat tillmötesgå. Fullständiga yttranden finns i planakten på kontoret för samhällsbyggnad.

Obligatoriska

1. Länsstyrelsen enheten för planfrågor

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen kan utifrån föreliggande samrådshandlingar och nu kända förutsättningar inte utesluta att en prövning med stöd av 11 kap. 10 § PBL kan komma att göras av den antagna detaljplanen. Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget så att ett statligt ingripande enligt 11 kap 10 § PBL kan undvikas. Innan planförslaget förs vidare bör kommunen invänta Länsstyrelsens ställningstagande till kommunens ansökan om att Mälärvägen ska upphöra vara rekommenderad led för farligt gods.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riskhänsyn, transporter av farligt gods - Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen anser att ett område om 25 meter bör hållas mellan väg där farligt gods transporteras och ny bebyggelse. Planförslaget tillåter bostadsbebyggelse på ett avstånd av 10 meter från Mälärvägen, som idag är en rekommenderad led för farligt gods. Kommunen har lämnat in en ansökan till Länsstyrelsen om att Mälärvägen ska upphöra som utpekad rekommenderad led för farligt gods. Ärendet ska hanteras under våren. Så länge Länsstyrelsen inte avgjort den frågan, och vägen fortfarande är anvisad som farligt gods led, så anser Länsstyrelsen att kommunen bör beakta Länsstyrelsens rekommendationer om skyddsavstånd och eventuella skyddsåtgärder för föreslagen bebyggelse.

Höga byggnader - Riksintresse flygfart och totalförsvär

I detaljplanen föreslås upp till sju våningar höga bostadshus. Trafikverket framför i sitt yttrande att höga byggnader kan påverka flygfartens tekniska system. Om detaljplanen kommer att medge byggnader högre än 20 meter över marknivå behöver kommunen samråda med Luftfartsverket, och vid behov beställa en flyghinderanalys. Om planen medger att byggnader/anordningar får bli högre än 45 m över mark ska samråd också ske med Försvarsmakten. För att tydliggöra möjlig högsta höjd bör planbestämmelserna kompletteras med en sk plushöjd för högsta totalhöjd över grundkartans nollplan. För ytterligare information gällande höga byggnader eller objekt, se Trafikverkets yttrande.

Buller och vibrationer - Hälsa och säkerhet

Planområdet är utsatt för höga bullernivåer från väg- och flygtrafik. Som framförts i tidigare yttranden över detaljplaneringen i Fyrklövern-området delar Länsstyrelsen kommunens uppfattning att avsteg från gällande riktvärden för vägtrafikbuller för upp till hälften av bostadsrummen, enligt den sk Stockholms-modellen, får accepteras i området. Även behov av åtgärder för att undvika störning av lågfrekvent buller samt vibrationer från busstrafik behöver beaktas.

Som framgår av tidigare yttranden avseende Fyrklövern 1 är Länsstyrelsen positiv till utveckling av centrala delen av Upplands Väsby tätort med fler

bostäder, trots den bullerpåverkan som flygtrafiken innebär. Genom lämplig utformning och placering av byggnader samt krav på bullerreducering i fasader och lokala skärmar/absorbenter vid balkong möjliggör detaljplanen en väl avskärmd ljudnivå inomhus och tillgång till uteplats där riktvärdena 55 dBA ekvivalent respektive 70 dBA maximal ljudnivå klaras även med beaktande av flygbuller.

Geoteknik och markstabilitet - Hälsa och säkerhet

Enligt den geotekniska sammanställningen för Fyrklövern (Bjerking) utgörs övervägande del av planområdets mark av lera. För att grundlägga byggnader erfordras stödpålning. Länsstyrelsen vill framhålla att vid beräkning av markstabiliteten bör även påverkan från klimatförändringar med förväntat ökad, mer intensiv nederbörd, och högre temperaturer vägas in. Kommunen behöver kunna bedöma att föreslagen lösning med stödpålning innebär en hållbar lösning, även med beaktande av klimatförändringar.

Dagvatten - Miljökvalitetsnormer och grundvattenskydd

Av planhandlingarna ska framgå hur planens genomförande förhåller sig till miljökvalitetsnormerna (MKN) för vatten, och till kommunens åtgärdsprogram för att klara MKN vatten. Möjligheterna att uppnå och upprätthålla MKN för Väsbyån behöver ses i ett större sammanhang och relateras till åtgärder inom Oxundaåns avrinningsområde. Fyrklöverområdet ligger i anslutning till en grundvattenförekomst med otillfredsställande status.

Planområdet ligger inom det nuvarande vattenskyddsområdet för Hammarby grundvattentäkt och inom föreslaget gemensamt vattenskyddsområde för de viktiga grundvattentäkterna Jästbolaget, Hammarby, Rotsunda och Hammarby. Särskilda skyddsåtgärder och hänsynstagande krävs vid byggande inom området, vilket också framgår av planhandlingarna. Enligt nu gällande bestämmelser får inte större schaktarbeten ske till lägre nivå än en meter över högsta naturliga grundvattentillstånd. Med hänsyn till grundvattenskyddet är det viktigt att inget förorenat dagvatten infiltreras. Under 2014 har grundvattenrör installerats inom området. Det är viktigt att kommunen följer upp mätningarna i dessa och tar hänsyn till resultaten vid utformning och höjdsättning i detaljplanen, särskilt i de fall källare eller garage tillåts under byggnaderna. Det är bra om data från grundvattenmätningarna även skickas till SGU.

Av planbeskrivning och bifogad dagvattenutredning framgår att flödesbelastningen på dagvattensystemet är så stor att det sannolikt är överbelastat redan idag vid ett 2-årsregn. Av dagvattenutredningen (Geosigma okt 2014) framgår att åtgärder för att reducera flödesbelastningen på dagvattensystemet behöver identifieras inom planområdet, och inom övriga delar av avrinningsområdet. Flödesberäkningarna i utredningen utgår från 2-årsregn och 10-årsregn. Dagvattenberäkning som bifogats samrådsförslag för Dragonvägen utgår från kommunens dagvattenpolicy med krav på att minst 50% av 10 min 2-årsregn ska klaras med LOD inom fastigheten men det framgår vilka konsekvenserna blir vid kraftigare nederbörd, ett 10- eller 100-årsregn. Inför det fortsatta planarbetet anser Länsstyrelsen att påverkan med hänsyn till ett förändrat klimat och behov av åtgärder för att klara kraftigare nederbördstillfällen bör belysas, både inom planområdet och sett i ett större sammanhang.

Av planhandlingarna behöver tydligare framgå vilka av alla olika åtgärder som ska utföras, och konsekvenser av dessa. LOD, fördröjnings- och reningsåtgärder bör säkerställas genom reglering med planbestämmelser och/eller i exploaterings-avtal. Det är bra att både behov av lokal rening, begränsning och fördröjning av mängden dagvatten inom området uppmärksammas, och även behov av åtgärder inom avrinningsområdet i övrigt. Kommunen bör dock överväga att i planbestämmelser reglera åtgärder som syftar till att minska översvämningsrisk, t.ex gröna tak, plantering av träd, grönytefaktor/planterad mark, genomsläppliga markbeläggningar/material, damm/fördröjningsyta, dagvattendike etc. Mer preciserade krav på teknik och kapacitet (flöden) är dock inte lämpligt eller möjligt att reglera med stöd av PBL.

Länsstyrelsen vill informera om att Vattenmyndighetens förslag till nya miljö-kvalitetsnormer och ett nytt åtgärdsprogram för att följa normerna är ute på samråd under perioden 1 november 2014 – 30 april 2015. I det fortsatta planarbetet bör aktuell status samt förslag till MKN beaktas. Mer information finns på Vattenmyndigheternas hemsida

Rådgivande synpunkter

Luftkvalitet

Enligt planhandlingarna beräknas de nationella miljömålen för partiklar, PM10, komma att överskridas i planområdets norra del, även om miljö-kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM 10 inte överskrids.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets synpunkt, att kommunen bör fortsätta arbetet som angavs i detaljplanen för Fyr-klövern 1, att titta vidare på lämplig utformning av bebyggelse och gaturum, med ambitionen att de nationella miljömålen ska uppnås.

Biotopskydd

Trädraden/allén utmed Mälarvägen omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap 11 § miljöbalken. Skyddet omfattar träd som är minst 30 år gamla eller som har en stamdiameter i brösthöjd om minst 20 cm, vilket som inträffar först. För att få avverka träd måste dispens sökas från biotopskyddet hos Länsstyrelsen, enheten för naturvård. Dispensfrågan bör vara avgjord innan planen antas.

***Kommentar:** Länsstyrelsen beslutade 2015-11-06 att Mälarvägen inte längre är utpekad som rekommenderad väg för transporter av farligt gods. Trots detta kan man inte utesluta att sådana transporter sker. I planområdets närhet finns även en bensinstation. Utformningen av bebyggelsen tar därför hänsyn till risken för olyckor av farligt gods-transporter. Detaljplanen har en bestämmelse om att byggnader ska placeras minst 10 meter från Mälarvägens närmsta väggkant och att fasader mot Ekebovägen samt i hörnet Mälarvägen/Ekebovägen ska utföras i obrännbart material.*

Flyghinderanalys tas fram under granskningsskedet. Planbestämmelserna kring höjder har justerats och plankartan reglerar nu högsta nockhöjd i meter över nollplanet.

Under planprocessen pågår projektering parallellt och hanterar frågor gällande bland annat klimatförändringar.

Planbeskrivningen kompletteras med text om gällande nivåer för grundvattnet. I planbeskrivningen beskrivs även hur hänsyn till grundvattentäkten tas.

Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse om yta för dagvattenhantering inom kvartersmark samt att markparkering ska utformas med genomsläpplig markbeläggning. Detaljerade lösningar hanteras vid genomförandet av detaljplanen. En mer detaljerad beskrivning finns i de dagvattenutredningar som tagits fram, vilka sammanfattas i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen kompletteras med information om miljö kvalitetsnormer för vatten samt med en beskrivning av vilka åtgärder kommunen gör för att klara MKN för vatten.

Under planprocessen har en översiktlig luftkvalitetsberäkning tagits fram. Den visar att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar PM10 inte överskrids vid planens genomförande, dock de nationella miljömålen för partiklar (PM10) närmast Mälarvägen. För att minska partikelhalten (PM10) kommer Mälarvägen att byggas om till en stadsgata och cirka 150 träd att planteras längs Mälarvägen inom projektet Fyrklövern. Därtill har detaljplanen planbestämmelser om att luftintag ska placeras bort från Mälarvägen och Ekebovägen. I kommunens långsiktiga arbete har en kartläggning och strategier för ekosystemtjänster tagits fram, däribland strategier för rening av luft. Strategierna lyfter fram bevarande och utvecklande av grönstruktur samt användning av träd för rening av luft. Dessa strategier har även arbetats in som planeringsstrategier för förbättrad luftkvalitet i den nya kommuntäckande översiktsplanen. Översiktsplanen har varit föremål för samråd under vintern 2016/2017 och förväntas bli antagen våren 2018.

Upplands Väsby kommun har ansökt dispens hos Länsstyrelsen om att avverka 44 träd inom planområdet. Genom ombyggnationen av Mälarvägen planeras en ny dubbelsidig allé på båda sidor av Mälarvägen, med upp till cirka 150 nya lövträd. Länsstyrelsen beslutade 2017-03-27 om dispens för avverkning av de 44 befintliga träden.

2. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Det ska tydligt framgå av handlingarna vilka konsekvenserna blir för de olika fastigheterna både ekonomiskt och fastighetsrättsligt, det gör det inte riktigt idag. Vad innebär planen t ex för Vilunda 6:39? Det står nu bara att mark ska föras från vissa fastigheter till kvartersmark.

Grundkartan saknar koordinatkruss.

Delar av planen som bör förbättras

Under huvudmannaskap och ansvarfördelning framgår det att kommunen är huvudman för de allmänna vatten- och avloppsledningarna inom området. Det har också skapats ett u-område där dessa kan förläggas inom kvartersmark. Samtidigt står det att respektive exploatör ansvarar för utbyggnaden och skötsel av ledningar (och byggnader) inom kvartersmark. Hur går det ihop? Illustrationen till planen stämmer inte riktigt överens med planområdets utbredning, det ser ut som att den täcker ett större område i planens södra del. Är det viktigt att få med t ex parkeringar bör detta kanske hanteras inom planområdet.

***Kommentar:** Genomförandefrågorna har förtydligats i planen. Koordinatskryss har lagts till på plankartan.*

Kommunala instanser

Brandkåren Attunda:

Enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från farligt godsleder. Länsstyrelsen har även angivna rekommendationer avseende skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd, vilket kan vara vägledande riskbedömningar.

För den aktuella kvartersmarken rekommenderas ett skyddsavstånd på 75 meter mellan byggnation och transportled för farligt gods. I detaljplanen föreslås att närmaste byggnad får uppföras 10 meter från Mälurvägen som är transportled för farligt gods. För att verifiera detta avsteg har två riskanalyser tagits fram: *Riskhänsyn i detaljplan* samt *Detaljerad riskbedömning*.

Brandkåren Attunda har följande synpunkter på handlingarna:

- Det framgår inte i planbeskrivningen om de riskreducerande åtgärderna som föreslås i de två riskanalyserna ska gälla för planen.
- Förutsättningarna för riskbedömningarna måste överensstämja med de som planen tillåter. Flera exempel på diskrepanser finns:
 - I riskbedömningen beskrivs bostäderna som 4-6 våningar och 430 bostäder medan planen handlar om 4-7 våningar och 450 bostäder.
 - Riskbedömningens utgångspunkt är att 13 meter från byggnader till väggkant gäller som minsta avstånd. Plankartan reglerar att avståndet är 10 meter. Detta innebär att plankartan inte är upprättad i enlighet med den riskbedömning man låtit sakkunniga ta fram. Riskbedömningen behöver därför uppdateras med nya förutsättningar.
 - Två förutsättningar för riskberäkningen i riskbedömningen är att fönster mot vägarna ”endast vara mindre fönsterpartier och inte en glasad fasad då det är bostadshus som ska byggas närmast vägen” och ”Vidare vetter inga fönster i trapphus mot Mälurvägen eller Ekebovägen.” För att riskbedömningens slutsatser skall kunna vara giltiga bedömer Brandkåren Attunda att detta ska föras in som planbestämmelser.
 - Torget ingår inte som förutsättning i riskbedömningen.
 - På plankartan står bl.a. att ”Lokaler, bostadskomplement och entrépartier ska vändas mot gatan.” och att ”Entréer ska finnas mot

Mälarvägen.” Detta är inte i överensstämmelse med byggnadsbeskrivningen i riskbedömningen eller de riskreducerande åtgärder som föreslås i riskbedömningen, där det framgår att primära utrymningsvägar ska finnas bort från Mälarvägen och Ekebovägen. Entréer utgör oftast den primära utrymningsvägen.

- I riskbedömningen betraktas riskbidragen från de olika riskkällorna (Mälarvägen och Ekebovägen) som oberoende av varandra trots att vissa konsekvensområden rimligen måste sammanfalla i närheten av korsningen där t.ex. torgverksamhet planeras. För att säkerställa att detta belyses korrekt bör individrisken redovisas som riskkonturer (där riskbidragen adderas).
- I riskbedömningens figur 10 över samhällsrisken har acceptans-kriterierna fallit bort, varför det är svårt att tyda figuren.
- I Slutsats och diskussion till riskbedömningens konsekvensanalys förutsätts personerna inom det drabbade området vara vakna. Detta är uppenbart en felaktig förutsättning och Brandkåren Attunda önskar att detta ändras i uppdaterad riskbedömning.

Räddningstjänstens insatstider, åtkomlighet och brandvattenförsörjning har förts in i planbeskrivningen.

Sammanfattning: När man bygger inom 150 meter från transportled för farligt gods är det av yttersta vikt att man gör en riskbedömning som är tillräckligt omfattande för de förutsättningar som råder. Den aktuella planen reglerar byggnation av bl.a. bostäder så nära som 10 meter från Mälarvägen. Vid granskning finns ett antal frågetecken kring riskbedömningen som behöver besvaras. Oaktat dessa så följer planen inte den riskbedömning som man låtit sakkunnig ta fram. Det finns inga resonemang kring varför man ansett sig kunna göra dessa avsteg från riskbedömning. Man får uppfattningen att det planförslag som givits riskkonsulten som input på viktiga punkter har reviderats efter att riskbedömningen färdigställts. Riskbedömningen måste uppdateras med aktuella förutsättningar.

Observera att denna plan kan komma att påverka vilka mängder brandfarlig- och explosiva verksamheter som i framtiden kan tillåtas hanteras väster om planområdet. Detta då det inte finns någon annan transportled förbi planområdet.

Kommentar: Sedan samrådet har förutsättningarna ändrats för Mälarvägen. Vägen är inte längre klassad som led för farligt gods. Riskutredningen (Brandkonsulten 2014-2013) har kompletterats med ett PM (2017-05-08) med de nya förutsättningarna. Det är dock möjligt att transporter med farligt gods ändå kommer att ske på Mälarvägen, varför riskhänsyn ändå är viktig. Även drivmedelstationen (bensin, diesel, etanol samt fordonsgas) öster om planområdet är en riskkälla som behöver hanteras. Detaljplanen styr placering mot Mälarvägen och Ekebovägen samt har planbestämmelser gällande byggnadsteknik mot Ekebovägen och korsningen Ekebovägen/Mälarvägen.

Social- och äldre- och barnnämnden, SÄN

Är positiv till planen. Området har närhet till ett större utbud av service och kommunikation samt Smedbyskogen vilket gör det lämpligt för att planera för en bostad med särskild service enligt lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Eftersom planområdet är påverkat av buller behöver man inför eventuell planering av bostad med särskild service enligt LSS ta särskild hänsyn kring vilken målgrupp som ska bo i området.

***Kommentar:** Det är möjligt att inrymma LSS-bostäder inom detaljplanens bestämmelser. Kommunen har tillsammans med exploatören diskuterat lämpliga platser för LSS-bostäder.*

Utbildningsnämnden, UBN

Ser positivt på att förskolan Visselpipans slitna lokaler ersätts med nya lokaler i området. Det är vid planeringen av förskolelokaler viktigt att dels tillskapa det antal platser som nybyggnationen medför, dels kompensation fullt ut för den förskola som tidigare fanns i planområdet. Det är också viktigt vid planeringen av förskolelokaler att tillse att verksamheten har tillgång till utemiljöer som ger förskolebarnen möjlighet till lek och andra fysiska aktiviteter.

***Kommentar:** Inom planområdet finns en befintlig förskola Solkatten. I dagsläget är byggnaden i en våning men ges möjlighet att byggas på med en ytterligare våning. Byggs förskolan ut behöver utemiljön studeras närmare.*

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, MHN

Buller. Den tillkommande bebyggelsen utmed Mälarvägen och Ekebovägen kommer att vara påverkad av vägtrafikbuller över riktvärdena samt av flygbuller. Planförslaget beskriver detta och föreslår kompensationsåtgärder för att begränsa störningen. Det behöver klargöras om det även behövs planbestämmelser för att ge skydd mot flygbuller på uteplats. De föreslagna planbestämmelserna gäller bara för buller från vägtrafik. Även ljudmiljön på förskolegården behöver beskrivas och åtgärder eventuellt vidtas.

I planförslaget hänvisas till planprogrammets strävan efter att ljudmiljön ska bli så bra som möjligt, trots områdets bullersituation. De nya bostäderna kommer att ha gårdssidan mot söder. På gården kommer att anläggas ca 180 parkeringsplatser. Trafiken till och från parkeringsplatserna kommer, enligt beräkningar, inte att ge ljudnivåer över 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Det är önskvärt att gårdssidan blir ett område som fredas från biltrafik. Detta på grund av att ljudnivån vid fasad mot Mälarvägen/Ekebovägen blir så hög, upp mot 65 dBA ekvivalent ljudnivå, att man, med stöd av planprogrammet, bör eftersträva en så tyst gårdssida som möjligt.

Dagvatten. Planbeskrivningen anger allmänna principer för dagvattenhantering med en strävan om fördröjning. Byggherrens dagvattenutredning återges kortfattat. En dagvattenutredning måste återges korrekt och innehålla, för området, relevant information. I detta fall är det viktigt att beskriva hur dagvatten från parkeringsytorna ska omhändertas för att inte infiltrera ner i marken och riskera

att skada grundvattnet inom skyddsområdet. Efter rening och fördröjning ska detta ledas bort. Takdagvatten kan, enligt utredningen, infiltreras och behöver inte avledas till kommunal ledning. Det är dessutom önskvärt att det finns planbestämmelser som stödjer genomförandet av dagvattenåtgärderna för att minska belastningen på befintligt dagvattensystem och skydda grundvattnet.

Påverkan på förskolegård. Av planbeskrivningen framgår att norra delen av förskolan Solkattens gård kommer att tas i anspråk för transportväg och bostadsangöring. Förskolans gård ska därför studeras under planprocessen. Det framgår inte hur stor del av gården som tas i anspråk. Förskolan har ca 75 barn. Förskolebarn måste ha tillgång till en väl fungerande gård för att underlätta för utevistelse. Den kommande utredningen kring förskolegården är därför viktig. Utredningen får även visa om kvarvarande förskolegård kommer att påverkas av trafiken i närområdet.

Vistelseytor mot Mälarvägen och Ekebovägen. Planförslaget beskriver att det är önskvärt att Mälarvägen blir en gata med folkliv. Planförslaget föreslår även en torgyta mot Ekebovägen vid vägens anslutning till Mälarvägen. Det ligger en motsättning i dessa önskemål/förslag. Riskutredningen (utredning om skyddsåtgärder för väg med farligt gods samt tankställe) för detaljplanen föreslår att marken mellan byggnaderna och Mälarvägen samt Ekebovägen utformas så att stadigvarande vistelse ej uppmuntras. Luftkvaliteten utmed Mälarvägen är också kraftigt påverkad av partiklar från vägtrafiken. De beräknade nivåerna för partiklar PM10 ligger i intervallet 38–46 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ jämfört med miljö kvalitetsnormen 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, som inte får överskridas. Det nationella miljömålet, som ska eftersträvas, är 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Planförslaget uttrycker en ambition att åtgärder ska vidtas för att förbättra luftkvaliteten. Kommunens ambitioner att försöka förbättra luftkvaliteten är bra. Kommande utredning inom kommunen får visa vilka åtgärder som kan vidtas och vilken förbättring av luftkvaliteten dessa kan ge. Risk för negativa hälsoeffekter finns även vid nivåer under miljö kvalitetsnormen. Barn och äldre är särskilt känsliga för luftföroreningarna.

Behovsbedömningen. En detaljplan kan ofta ta hand om en svår miljösituation genom att föreslå förebyggande åtgärder och beskriva konsekvenserna i planbeskrivningen. Miljöförhållandena inom planområdet är komplicerade när det gäller buller, luftkvalitet och riskfrågor. Planförslaget har inte tillräckligt väl beaktat dessa miljöfrågor. Vi delar därför inte kontoret för samhällsbyggnads bedömning att planens genomförande inte kan anses innebära risk för betydande miljöpåverkan. Miljöfrågorna bör behandlas i en miljöbedömningsprocess med en separat miljökonsekvensbeskrivning.

***Kommentar:** Planförslaget har bearbetats efter samrådet med utgångspunkt att förbättra förutsättningarna för ljuddämpade gårdar och parkeringslösningar. Att minska antalet utspridda markparkeringsplatser och istället centrera en stor del av parkeringen till ett parkeringsgarage och ett parkeringshus bidrar till möjlighet att skapa bättre gårdsmiljöer. I bullerutredningen föreslås bullerskyddade uteplatser på bostadsgårdarna, vilket kommer att följas upp i den fortsatta processen*

Angående dagvatten, se kommentar till länsstyrelsens yttrande.

I dagsläget är befintlig byggnad för förskolan i en våning. Befintlig förskolegård säkras i den nya detaljplanen. Detaljplanen ger möjlighet att bygga på med ytterligare en våning. Byggs förskolan ut behöver utemiljön studeras närmare.

Angående luftkvalitet, se kommentarer till länsstyrelsens yttrande.

Kontoret för samhällsbyggnad anser att detaljplanens genomförande inte att detaljplanens genomförande innebär en risk om betydande miljöpåverkan. Efter samrådet har förutsättningarna ändrats utifrån riskfrågan och förslaget har omarbetats gällande parkeringslösningar.

Kommunstyrelsens Teknik- och fastighetsutskott KSTFU

Kommunstyrelsens teknik- och fastighetsutskott har inget att yttra. Alla synpunkter på detaljplanen har hanterats löpande under arbetets gång.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Övriga

Cykelfrämjandet Stockholm Norrort

Tillstyrker planförslaget eftersom planen innebär många bostäder i ett centralt, cykelnära läge.

Cykelbana längs Mälurvägen samt tunnel. Det är positivt med en separerad cykelbana längs Mälurvägen. I det fortsatta arbetet är det viktigt att studera hur cykelvägen kan markeras tydligt och hur man kan leda bort gående och undvika att bilar parkerar i cykelbanan. Cykelvägen bör inte gå i tunnel vid korsningen utan i marknivå med prioriterade trafiksignaler. Den korta väntan vid korsningen vägs upp av att marknivåskillnaderna försvinner, att tunnarna upplevs som otrygga, att cyklisterna ges tillbaka sin plats i gaturummet som byggts bort sedan 1950-talet samt att det ger förutsättningar för fortsatt förtätning och stadsutveckling kring korsningen och längs Ekebovägen.

Gata parallellt med Mälurvägen ("interna gatan"). Givet att bredden på den "interna gatan" blir god och att flödena av cyklande, gående och bilåkande blir låg är det rimligt att gatan utformas som ett "shared space". Det är ett bättre alternativ än en tvåfilig bilväg med smal trottoar intill där gående och cyklande ska samsas. Ett annat gott alternativ är en enfilig bilväg, tvåfilig cykelbana samt trottoar för enbart gående. Begreppet "GC-vägar" bör inte användas eftersom cykeln är ett fordon. Det välkomnas att gatan utformas för låga hastigheter. Höga hastigheter hos cyklande är aldrig ett problem när cykelns utrymme är tillräckligt brett. Det är tvärtom en samhällsvinst att fler cyklar. Däremot är det viktigt att sänka hastigheten hos bilarna för trafiksäkerheten.

P-tal. I planområdet planeras cirka 180 bilparkeringsplatser. På samma yta hade det fått plats ungefär 1 800 cykelparkeringar. Eller (åtminstone) ett 50-tal små lägenheter för de många människor, särskilt unga och låginkomsttagare,

som drabbas av bostads bristen. Det höga bilparkeringstalet på minst 0,77/lgh bidrar till ökade utsläpp av växthusgaser, partiklar och buller. En planering för ett bilsamhälle höjer antalet trafikolyckor. Det bidrar också till rörelsemässig ojämställdhet och ojämlikhet avseende ekonomi och ålder. Det bidrar till ökade hyror respektive bostadspriser. Det hämmar Stockholmregionens utveckling på grund av ökade restider genom köbildning. Det bidrar till ineffektivt markutnyttjande och i förlängningen färre platser för cykelparkering, bostäder samt lokaler för förenings-, kultur- och näringsliv. Det här är fel väg att gå för att Väsby ska bli en verklig cykelkommun eller ens nå de egna visionerna om en stad för gång-, cykel- och kollektivtrafik. 0,1 är ett rimligt minimi-P-tal på platsen och 0,4 ett rimligt maxtak. Parkeringstal är ett effektivt verktyg för att påverka trafikutvecklingen. Se bl.a. SKL:s rapport "Parkering för hållbar stadsutveckling" och Trafikverkets rapporter "Parkering i storstad", "Parkering i täta attraktiva städer" samt "Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil". Här bistår gärna Cykelfrämjandet med vår expertkunskap om trafikplanering.

C-tal. Cykelparkeringstalet redovisas märkligt nog inte i planen. Boende och affärsidkare ska kunna låsa in sina cyklar i väldimensionerade och väderskyddade förråd. C-talet bör fastställas till 1/rum för bostäder med kravet på byggherren att parkering anordnas inom kvartersmark. Därutöver bör planeras goda cykelparkeringar för besökare och de som arbetar i byggnaderna.

Kommentar: Efter samrådet har förslaget bearbetats. Gång- och cykeltunnlarna under Mälarvägen och Ekebovägen kommer att tas bort och ersättas med signalreglerad korsning i markplan. Det omritade förslaget innebär även gårdsmiljön har omplanerats och att parkeringssituationen har förändrats med parkeringar främst i garage och parkeringshus.

Cykelparkering ska uppnå minst 2 platser per lägenhet som grundkrav. Den parkeringsutredning som tagits fram för Fyrklöverområdet har tagit hänsyn till det centrala läget samt det befintliga parkeringsbeståndet. För aktuellt planområde blir parkeringsnormen 0,6 platser per lägenhet. Fastighetsägaren har tagit fram en parkeringsutredning som visar på hur befintliga p-platser söder om området kan kompletteras med nya p-platser inom och söder om planområdet.

GC-väg är en beteckning i detaljplan för att ange hur marken ska användas. Ytan som omfattas av markanvändningen GC-väg kan sedan behöva delas in i separata områden för gång- respektive cykeltrafik. Mälarvägen omfattas av Detaljplan för Fyrklövern 1 – allmän platsmark antagen 2015-03-16, laga kraftvunnen oktober 2015. I den aktuella detaljplanen ingår

Cykelvägar inom projektet har setts över och bildar nu ett mer sammanhängande cykelnät inom Fyrklövern, bland annat mellan Dragonvägen och Vilundavägen.

EON Elnät Stockholm AB

En nätstation behöver placeras ut beroende av kommande exploatering. Bifogar karta med förslag på placering, i ytan markerad TORG i plankartan. Exakt var är inte uttalat. Förslaget är diskuterat med Stena Fastigheter.

Ytan som åtgår för en normalstation är minst 6x6 m med stationen i centrum. Minsta skyddsavstånd 5 m från nätstationen till brännbar byggnad eller brännbart upplag enligt SEK Handbok 438. Vid en stationsplacering i TORG-ytan måste ett u-område (3 m) läggas in i plankartan för kommande kabelmatningar in i området/lokalgatan (mellan huskropp 1.8 och 1.9).

***Kommentar:** Under planarbetet har placering och behov av nätstation diskuterats. En ny transformatorstation föreslås placeras vid Arkadstråket, väster om den föreslagna nya bebyggelsen, inom markanvändningen TORG1.*

AB Fortum Värme

Vi kan erbjuda fjärrvärme.

***Kommentar:** Synpunkten noteras.*

Bengt Lindqvist: anser att han och många andra definitivt att påverkas av planerna för Fyrklövern. Det är många som passerar området både för att ta sig till centrum och till stationen. Den här transportvägen är både smidig och kvalitativ, antalet ställen där man behöver tänka på korsande trafik är ganska så få.

Vidare anser han att de föreslagna vägarna med största sannolikhet kommer att vara mycket störande för de som bor i Smedby. Det blir ytterligare ställen där de kommer att behöva stanna på grund av korsande trafik. Över 2.000 fordon per dygn är inte så lite!

Han menar att han har fått besked om att man ska satsa på att premiera andra trafikslag än bil, vilket kanske stämmer, men inte i Fyrklövern. Se till exempel cykelfrämjandets kommentar, den skulle om den implementerades kunna öka antalet cyklande i Väsby.

Varför bygga bort möjligheten att skapa en effektiv cykelstad? En effektiv cykelstad borde verkligen kunna betecknas som miljömässigt bästa val! Det nuvarande förslaget kommer knappast att påverka cyklandet i positiv riktning.

Gångtunneln under Dragonvägen skall tydligen byggas bort. Om den upplevs som trång och otrygg så kan man bredda den, göra den ljusare och belysa den bättre. Idag finns LED som alternativ, vilket är en effektiv belysning som är energisnål. Tunneln kanske också kan kompletteras med ett övergångsställe. Vid de tillfällen det är mycket trafik fyller dessa tunnlar en viktig funktion!

Man har en satsning på bilpooler i det nya området. Denna satsning är begränsad till fem år och har knappast så mycket med att försöka begränsa

trafiken att göra. Möjligen kan det innebära att man inte behöver så mycket P-platser. Bilpooler är väl ingenting annat än ett alternativt "ägande"?

Med tanke på den trafik som uppenbarligen kommer att bli mellan de blå husen så skulle jag inte vilja bo där. Träden försvinner tydligen fullständigt, hur kan detta betecknas som bra miljö? Hur ser kommunen egentligen på invånarna i Väsby?

Notering: I bilaga till yttrandet framför Bengt Lindqvist synpunkter på ett antal kommunala handlingar utöver detaljplanen för Ekebo. Dessa åsikter behandlas inte i aktuell detaljplan.

***Kommentar:** Aktuell detaljplan omfattar inte lokalgatorna som yttrandet hänvisar till. Kommunen har besvarat synpunkterna kring föreslagna gatusträckningar i samrådsredogörelse (daterad 2014-05-26), granskingsutlåtande (daterad 2014-11-17) och granskningsutlåtande 2 (daterad 2015-01-26). Föreslagna lokalgator omfattas av Detaljplan för Fyrklövern 1 – allmän platsmark som antogs 16 mars 2015, men är överklagad. Tunneln kommer att tas bort då nivåerna och gatustrukturen i området kommer att förändras.*

Det är inte möjligt att reglera bilpooler i detaljplan.

Swedavia

Det aktuella planområdet är delvis lokaliserat inom Stockholm Arlanda flygplats influensområdet, inom del som berörs av maxbullernivåer överstigande 70 dB(A). Planförslaget är en del av projekt Fyrklövern och innehåller möjlighet att uppföra omkring 450 bostäder i flerbostadshus. Planförslaget föreskriver tillämpning av en högre ljudstandard, ljudklass B.

Den planerade bostadsbebyggelsen är lokaliserad inom Upplands Väsby tätort och kan ses som en komplettering av bebyggelse. Planområdet ansluter till befintlig bostadsbebyggelse. Sammantaget ser Swedavia med ledning av ovanstående och planområdets lokalisering i influensområdets utkant att man inte bör emotsätta sig planförslaget.

***Kommentar:** Synpunkterna noteras.*

Telia Sonera Skanova Access AB

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar på gränsen till detaljplaneområdet i väster och dessa är av betydande karaktär. I denna del av planområdet finns även en markförlagd teleanläggning som ansluter en befintlig byggnad. (Karta bifogas yttrandet.)

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. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att

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

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

***Kommentar:** Om ledningar ska flyttas kommer det att samordnas med andra ledningsomläggningar inom Fyrklövern. Lednings-samordning sker under projekteringen av genomförandet av Fyrklövern 1 samt i samråd med Skanova och berörda byggherrar.*

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting (f.d. SL)

Trafikförvaltningen anser det positivt att kommunen förtätar i Väsby centrala delar i ett område där det finns kollektivtrafik inom gångavstånd. Hållplats för bussarna finns i närområdet och busslinjernas huvudsakliga målpunkter är centrum och pendeltågsstationen.

Vad gäller bullerstörningar från bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål. Trafikförvaltningens erfarenhet är även att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan t.ex. uppkomma vid korsningar och busshållplatser. Förutom motorljud från bussarna kan även externa högtalarutrop från bussarna samt pratörer på hållplatsen orsaka störningar till omgivningen.

Byggnader ska planeras och utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum. Det innebär att sovrum bör undvikas mot busstrafikerade gator på grund av risk för störningar från busstrafiken.

***Kommentar:** Planbeskrivningen kompletteras gällande buller utifrån de uppdaterade trafikberäkningarna. Bestämmelse om högsta vibrationsnivåer läggs till i planhandlingen.*

Trafikverket

Trafikverket region Stockholm yttrar sig i egenskap av ansvarig för trafikslagsövergripande och långsiktig planering av det samlade transportsystemet i regionen.

Planbeskrivningen anger helt korrekt att det nuvarande miljötillståndet för Arlanda flygplats och inflygningarna över Upplands Väsby går ur 2018. Trafikverket vill uppmärksamma kommunen på att Mark- och miljööverdomstolen i november 2014 meddelade att inflygningarna till Arlanda flygplats även kan fortsätta efter 2018. Detta bör framgå av planbeskrivningen.

Trafikverket saknar en samlad bedömning över hur allt omkringliggande buller påverkar den planerade bebyggelsen. För E4 använder bullerutredningen trafiksiffror från 2014 utan att räkna upp dessa till prognosåret 2030. Bullerutredningen bör dels kompletteras med en samlad bedömning över allt omkringliggande buller, dels med prognostiserad trafik 2030 på E4.

De båda riksintressena Arlanda flygplats samt E4 berörs av planen. Det innebär att de ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Kommunen är planerande myndighet och kan under vissa förutsättningar acceptera avstegsfall från gällande bullerriktlinjer. Kommunen tar därmed ansvar för bullerstörningen och gör en medveten avvägning. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Trafikverket, i egenskap av verksamhetsutövare, bekosta bullerdämpande åtgärder efter planens genomförande.

Under granskningsskedet för den angränsande planen Fyrklövern 1 - Allmän platsmark, BN/2012:86, framgår det att kommunen avser att arbeta för att förbättra luftkvaliteten i planerna för hela kvarter Fyrklövern. Denna plan är en del av kvarter Fyrklövern. Planbeskrivningen anger att de nationella miljömålen för PM10 överskrids i planområdets norra del. Vidare anges att kommunen avser att arbeta vidare med att de nationella miljömålen uppnås. Planbeskrivningen bör redovisa konkreta åtgärder, utöver placering av luftintag, som ska genomföras för att uppnå de nationella miljömålen. I tidigare planer för området anges att konkreta åtgärder ska presenteras i samband med detaljplanerna. I det fortsatta planarbetet anser Trafikverket att kommunens bedömning om erforderliga åtgärder för att minska luftföroeningarna och uppnå de nationella miljömålen avseende PM10 ska presenteras.

Runt alla flygplatser finns höjdbegränsade ytor, dels runt banan och i banans förlängning, dels en storyta som kallas MSA (Minimum Sector Altitude), vanligtvis en radie av 55 km räknat från banans mittpunkt.

En flyghindersanalys ska beställas om det planeras byggnader över 20 meter eller högre över marknivån. LFV står till tjänst att utföra flyghinderanalys och även luftrumsutredningar. De utreder eventuell påverkan på samtliga flygplatsers influensområden och tekniska system kopplade till flygverksamhet. Höga objekt riskerar att störa de tekniska system genom elektromagnetiska störningar.

För att de höga objekteten ska hinna komma in i flyghinderdatabasen och publiceras på flygkartor, ska en flyghinderanmälan skickas till Försvarsmakten. Anmälan skickas senast fyra veckor innan uppförandet av de höga objekten, enligt SFS 2010:770.

Höga objekt måste förses med belysning. Krav på hindermarkering ställs lämpligen i bygglovsskedet, enligt Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2010:155 (ändrad genom TSFS 2013:9).

Kommentar: Planbeskrivningen uppdateras med information om Arlandas miljötillstånd. Bullerutredningar har tagits fram för de olika områdena inom planområdet. Dessa ger förslag till åtgärder för att hantera bullersituationen i området och ligger till grund för de planbestämmelser angående buller som anges på plankartan. Bullerutredningarna för de olika projekten inom planområdet har bearbetats för att även innehålla en diskussion om flygbuller. Bland annat föreslås bullerskyddade uteplatser på

bostadsgårdarna, vilket kommer att följas upp i den fortsatta processen.

Angående luftkvalitet, se kommentarer till länsstyrelsens yttrande.

Flyghinderanalys tas fram under granskningskedet. Planbestämmelserna kring höjder har justerats och plankartan reglerar nu högsta nockhöjd i meter över nollplanet.

Upplands Väsby Hembygdsförening

Det är mycket olyckligt att dela upp detaljplanerna i en södra del, den nu aktuella för Ekebo och en norra del där det ännu inte föreligger något planförslag. Detta omöjliggör en samlad bedömning av tillkommande bebyggelse längs Mälärvägen.

Förslaget till bebyggelse på Ekebosidan har vi inget att invända emot. De stora parkerings- och garageytorna kan med fördel bebyggas. Det är viktigt att den gröna karaktären längs Mälärvägen bibehålles och förstärks. Detta bör göras tydligt även på den formella plankartan.

***Kommentar:** I en framtid bedöms även norra sidan av Mälärvägen bebyggas. Det finns dock inte någon ny detaljplan för det området ännu, men planprogrammet för Fyrklövern anger bebyggelse även där.*

Mälärvägen föreslås att förses med träd i dubbla rader på vardera sidan om körbanan för att ge gatan en grön karaktär. Illustrationer och sektion finns redovisade i planbeskrivningen. Mälärvägen har hanterats i detaljplan för Fyrlövern 1 – allmän platsmark.

Förslag till förändringar av samrådsförslaget

Efter samrådet har planförslaget bearbetats. De gång- och cykeltunnlar som finns vid korsningen Mälärvägen/Ekebovägen föreslås tas bort vilket ger en annan bebyggelsestruktur närmast korsningen. Parkeringsgarage och ett parkeringshus medför mindre parkeringar på bostadsgården.

- Planområdet har utökats och innefattar befintlig förskola och förskolegård (S) samt torgyta (TORG₁) i den västra delen av planområdet, en del gatemark (GATA) mot Mälärvägen i norr samt en del av Ekebovägen (GATA) i den östra delen av planområdet. Samtidigt utökas byggrätten för bostäder och centrumändamål (BC₁) mot korsningen Mälärvägen/Ekebovägen. Utökningarna säkras omarbetad projektering av allmän platsmark utanför planområdet, inom ramen för projektet Fyrklövern.
- I den sydöstra delen av planområdet möjliggör detaljplanen ett parkeringshus tillsammans med bostäder och centrumändamål (BCP₁).
- Allmän platsmark i form av ett torg (TORG) som även fungerar som in- och utfart till området, föreslås mot Mälärvägen.

- Plankartan har omarbetats gällande u-områden, dvs underjordiska ledningar inom kvartersmark.
- Tillgängligheten i området för allmänheten och för boende söder om planområdet har säkrats genom ett antal x-områden på plankartan samt g-område för att planmässigt säkra angöring till förskolan.
- På plankartan har de tidigare angivna våningsantalen ersatts med högsta nockhöjd.
- Plankartan har kompletterats med bestämmelser om ytor för öppen dagvattenhantering samt att parkeringsytor ska utformas med genomsläpplig markbeläggning.
- Plankartan har försetts med utfartsförbud mot korsningen Mälarvägen/Ekebovägen.
- Plankartan har förtydligats kring bestämmelser om bebyggelsens utformning och uteseende.
- Planbeskrivningen har kompletterats utifrån de ändringar som gjorts på plankartan samt de uppdaterade utredningarna.

Myndigheter, organisationer och intressenter vars synpunkter kommunen bedömt inte tillgodosetts

Brandkåren Attunda
 Cykelfrämjandet Stockholm Norrort
 Upplands Väsby Hembygdsförening
 Trafikverket

Sakägare som lämnat skriftliga synpunkter under samrådsskedet och inte fått dem tillgodosedda.

Följande sakägare, hyresgäster och boende på fastigheter i fastighetsförteckningen (berörda enligt plan- och bygglagens mening) har inkommit med synpunkter som inte alls eller endast delvis kunnat tillgodoses i utarbetandet av granskningshandlingarna. De kommer därmed att efter planens antagande i kommunfullmäktige informeras om möjligheten att överklaga antagandebeslutet:

-

Kontoret för samhällsbyggnad

Mats Jakobsson
 Planarkitekt