



## Upplands Väsby kommun

## Samrådsredogörelse

Kontoret för samhällsbyggnad  
Åsa Dahlgren  
Telefon 08-590 970 00  
Åsa.Dahlgren@upplandsvasby.se

2022-07-18  
Diarienummer  
KS/2020:512

### **Detaljplan för Fyrklöveren norr om Mälarvägen i centrala delarna av Upplands Väsby**

#### **Bakgrund till planarbetet och planens syfte**

Miljö - och planutskottet (MPU) gav vid sitt sammanträde den 25 mars 2020 kontoret för samhällsbyggnad i uppdrag att arbeta fram ett förslag till detaljplan för Fyrklöveren norr om Mälarvägen.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för tre bebyggelsekvarter samt en park. Två av kvarteren utgörs av bostäder och ett kvarter utgörs av ett parkeringshus med mobilitetsåtgärder. Planen möjliggör för cirka 270 bostäder som fördelas på de två bostadskvarteren. Flerbostadshusen blir mellan tre och fem våningar. Därutöver finns möjlighet till inredd vind. Parkeringshuset möjliggör för cirka 300 parkeringsplatser som planeras främst för bostadsrättsföreningarna norr om planområdet då deras befintliga parkeringsplatser kommer att försvinna i och med planens genomförande. Parallellt med samrådet pågick en markanvisningstävling

#### **Hur plansamrådet genomförts**

Kontoret för samhällsbyggnad redovisade 27 januari 2021 ett samrådsförslag för miljö- och planutskottet. De beslutade då att sända förslaget till detaljplan daterat december 2020 på samråd.

Samrådet pågick den 3 februari 2021 – 17 mars 2021 och inkomna synpunkter är sammanfattade och kommenterade i denna samrådsredogörelse.

Samrådiskungörelsen var införd i Dagens Nyheter och i lokaltidningen "Mitt i Väsby". Ett offentligt samrådsmöte har inte hållits på grund av Covid-19.

Samrådsförslaget fanns på kommunens hemsida, samt på biblioteket i Messingen.

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

**Obligatoriska**

Länsstyrelsen
Lantmäteriet

**Sakägare**

Berörd fastighetsägare inom plan enl. fastighetsförteckning
Berörd fastighetsägare utom plan enl. fastighetsförteckning
Speciella hyresgäster, boende, verksamhetsutövare

**Kommunala instanser**

Kommunstyrelsen
Utbildningsnämnden
Kultur- och fritidsnämnden
Socialnämnden
Omsorgsnämnden
Bygg och miljönämnden

**Övriga**

Brandkåren Attunda
Cykelfrämjandet, Upplands Väsby
E.ON Elnät Stockholm AB
AB Stockholm Exergi (Fortum)
Förpacknings- och tidningsinsamlingen
Hammarby församling
FunktionsRätt Väsby, FRV
Hembygdsföreningen, Upplands Väsby
Hyresgästföreningen
IP-Only
Käppalaförbundet
Polismyndigheten, Lokalpolisområde Sollentuna
Naturvårdsverket
Norrvatten
PostNord Sverige AB
PRO Pensionärernas Riksorganisation, Väsby
PRO Upplands Väsby Finska
SUEZ Recycling AB
SPF Seniorerna i Väsby
Sveriges geologiska undersökning SGU
AB Storstockholms Lokaltrafik (AB SL), Region Stockholm
Swedavia AB Stockholm-Arlanda Airport
Telia Sonera Skanova Access AB
Trafikverket
Upplands Väsby Promotion

**För kännedom**

Socialdemokraterna, Mathias Bohman
Vänsterpartiet, Anders Rosén

Miljöpartiet de gröna, Maria Tuve
Väsby Bästa, Roland Storm
Moderata samlingspartiet, Oskar Weinmar
Folkpartiet liberalerna, Margareta Hamark
Centerpartiet, Ann-Christin Frickner
Kristdemokraterna, Maria Fälth
Sverigedemokraterna, Samuel Stephan
Lokaltidningen Mitt i Upplands Väsby
Namnberedningen
Väsby Direkt

Yttranden har inkommit från följande:

### Obligatoriska

Länsstyrelsen, enheten för planfrågor
Lantmäteriet

### Sakägare

Sakägare 1, Brev från boende inom Bostadsrättsföreningarna vid Kavallerigatan (323 namnunderskrifter)
Sakägare 2, Vilunda 6:62, Kavallerigatan 43
Bostadsrättsföreningen Brunkebergsgården
Bostadsrättsföreningen Kavalleristen 2009

### Kommunala instanser

Bygg- och miljönämnden
Socialnämnden
Utbildningsnämnden

### Övriga

AB Storstockholms Lokaltrafik, Region Stockholm Trafikförvaltningen
AB Stockholm Exergi
Boende i Rundby, Hagvägen 43
Brandkåren Attunda
Käppalaförbundet
Luftfartsverket (LFV)
Miljöpartiet Väsby
Norrvatten
Polismyndigheten, Lokalpolisområde Sollentuna
Postnord AB
Sveriges geologiska undersökning SGU
Telia Sonera Skanova Access AB
Trafikverket
Väsby Bästa

## Sammanfattning av inkomna synpunkter och kontoret för samhällsbyggnads kommentarer.

I kontoret för samhällsbyggnads kommentar redovisas om synpunkterna lagts till grund för en bearbetning av planen eller/och om så inte skett, varför de inte kunnat tillmötesgå. Fullständiga yttranden finns i planakten på kontoret för samhällsbyggnad, enheten för samhällsplanering och exploatering samt i kommunens ärendehanteringssystem.

### Obligatoriska

#### Länsstyrelsen, enheten för planfrågor

##### *Farligt gods*

I närliggande plan Optimus framgår att det går farligt gods på Mälarvägen. Kommunen behöver ange hur detta beaktas i planförslaget. Ni behöver då även säkerställa att farligt gods transporter inte medför olycksrisker i området. Detta gäller även transporter med målpunkter väster om planområdet. I planhandlingarna för den närliggande planen Optimus har transporter till bland annat en verkstad (Meca) och en drivmedelsstation (Din-X) beaktats.

##### *Verksamheter med ammoniak*

I Vilundaparken som ligger intill området finns ishallar. Att ammoniak används som kylning i ishallar är vanligt. Kommunen behöver därför utreda om ammoniak finns i ishallarna och säkerställa att detta inte leder till olycksrisker inom planområdet. Ammoniak är giftigt. Vid ett utsläpp kan gasformig ammoniak spridas i omgivningen och påverka personer som befinner sig där. Spridningen är beroende av flera parametrar till exempel förvaring och väder.

##### *Vattenskyddsområde*

Plankartan innehåller upplysning om att planområdet ligger inom yttre skyddszon i vattenskyddsområdet för Hammarbys grundvattentäkt, samt att planområdet kommer ingå i kommande sekundär skyddszon när vattenskyddsområdet revideras. Planbeskrivningen saknar dock motsvarande information och skulle behöva kompletteras med detta.

##### *Undersökning om betydande miljöpåverkan*

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

#### ***Kontorets kommentar:***

*En riskanalys har tagits fram avseende farligt gods på Mälarvägen samt ammoniak i ishallen. Utredningen visar att det inte finns behov av riskreducerande åtgärder. Planbeskrivningen har kompletterats med text kring detta. Planbeskrivningen har även kompletterats med information om vattenskyddsområdet.*

#### Lantmäteriet

På plankartan finns sträckor med bestämmelse om utfartsförbud utlagd i planområdesgränsen. Stängselkrav och utfartsförbud får enligt 4 kap. 9 § PBL endast läggas mot allmänna platser. I en planområdesgräns går det inte att säkerställa att det är allmän plats eller även i fortsättningen kommer att vara allmän plats i den angränsande planen. Bestämmelsen reglerar dessutom indirekt något som ska gälla för området utanför det i planförslaget aktuella planområdet vilket inte är tillåtet. Lantmäteriet noterar att i vissa planer har liknande problem lösts genom att kommunen har utökat planområdet med en remsa bestående av några meter allmän plats utanför stängslet / utfartsförbudet.

När gemensamhetsanläggning bildas för miljöstation av Lantmäteriet säkras åtkomsten för Vilunda 6:23 med officialservitut, alternativt som en del i gemensamhetsanläggningen i förrättningen. Att göra åtkomsten för gemensamhetsanläggningen beroende av ett frivilligt avtalsservitut är ingen säker lösning då avtalsservitut endast kan upprättas i samförstånd. Vid bildande av gemensamhetsanläggning utgår också ersättning för den mark som upplåtes. Det bör framgå av planbeskrivningen så att deltagande fastigheter förstår de ekonomiska konsekvenserna bildandet av gemensamhetsanläggningen innebär.

Grundkartan ska till granskningskedet kompletteras med angivelse om aktualitetsdatum för fastighetsredovisningen respektive för övriga detaljer. Grundkartan behöver även kompletteras med fastighetsbeteckningar då Vilunda 6:23 och 6:24 saknas i grundkartan. Fastighetsbeteckning och traktnamn kan också göras tydligare i grundkartan. Koordinater och koordinatkruss bör anges på grundkartan så att det blir lättare att orientera sig i kartan och veta vart planområdet ligger. Det säkerställer också att man kan kontrollera skalan vid utskrift.

***Kontorets kommentar:***

*Avtalsservitutet för gångvägar tas bort och ersätts med ett officialservitut som tillskapas i samband med lantmäteriförrättningen. Eftersom servitutet tillskapas i lantmäteriförrättning säkras åtkomsten för miljöhuset och därmed behövs inte avtalsservitutet längre och tas bort. Planbeskrivningen har uppdaterats med text om servitut.*

*Inför granskningen har plankartan uppdaterats och bestämmelsen om utfartsförbud i plangräns har tagits bort. Plankartan har även kompletterats med uppdaterad grundkarta.*

## **Sakägare**

### **Sakägare 1, Brev från boende inom Bostadsrättsföreningarna vid Kavallerigatan (323 namnunderskrifter)**

Vi emotsätter oss de kraftigt höjda parkeringsavgifterna som blir en konsekvens av att parkeringsbehovet löses i ett nytt parkeringshus i stället för genom markparkering. Beslutsfattare behöver tänka på att boende i föreningarna inte är höginkomsttagare som har råd med så kraftigt höjda avgifter. I nuläget ligger avgiften mellan 380 – 360 kronor vilket är högre än de avgifter som Väsbyhem och HSB tar ut för parkering inom sitt boendebestånd. Vad är skillnaden mellan Hasselgatan, Holmvägen och Kavallerigatan?

Kommunens kortsiktiga strategi går ut på att få in pengar till kassan för att investera och avbetala nybyggnation och även driva ut bilar från kommunen för att så många som möjligt åker kommunalt med tanke på miljön. Det sistnämnda är en bra tanke men finns det någon långsiktig plan. En familj med barn behöver bil för att kunna skjutsa till skola, aktiviteter osv.

Vi emotsätter oss även att kommunen tar ut högre avgift för garageplatser med eluttag. I stället för att stimulera utvecklingen mot miljövänliga alternativ inom bilparken straffar kommunen innehavare av miljöbilar. De höjda avgifterna kommer på sikt att leda till att priser på bostadsrätterna faller och föreningarna blir fattigare. Boende undrar hur kommunens strategi ser ut med tanke på integration och om kommunen vill skapa segregerade områden där villor bebos av höginkomsttagare och lägenheter av låginkomsttagare. Höginkomsttagare kommer inte att plötsligt flytta in i utslitna hus byggda på 60-talet.

***Kontorets kommentar:***

*Mellan åren 2010–2013 ombildades hyresbostäderna på Kavallerigatan som ägdes av det kommunala bostadsbolaget AB Väsbyhem till tre olika*

*bostadsrättsföreningar. Redan vid tiden för ombildningen var intentionen att deras parkering skulle utvecklas med bostäder och därför ingick inte parkeringsytan i den mark som överläts från AB Väsbyhem till föreningarna. En förutsättning vid ombildningen var dock att boende på Kavallerigatan skulle ha rätt att hyra parkeringar inom området även efter att området utvecklats. AB Väsbyhem ålades därför att bygga ett parkeringshus eller ett underjordiskt garage åt bostadsrättsföreningarna när det blev aktuellt för parkeringsytan att bebyggas. Detta åtagande kom sedan att överföras till kommunen. I avtal mellan parterna regleras även antalet parkeringsplatser som ska ersättas för respektive förening samt att föreningarna ska ha rätt att hyra platser till marknadsmässiga hyror inom området. Konsekvenserna som följer vid en exploatering har således varit kända för bostadsrättsföreningarna sedan länge och utgjort en förutsättning vid ombildandet från hyresrätter till bostadsrätter. Kommunens bedömning är att förändringarna som nu sker till följd av exploateringen är acceptabla, även om boenden i föreningarna tvingas in i en annan typ av parkeringslösning som dessutom innebär högre kostnader.*

*Gällande avgifter för parkering i parkeringshuset är det fastighetsägaren (Väsbyhem) som beslutar om prissättning och inte kommunen.*

### **Sakägare 2, Vilunda 6:62, Kavallerigatan 43**

Undrar om vi tänkt undersöka alternativet att ordna parkeringsplatser i föreningens egen regi i föreningens områden då detta torde höja värdet och vara en mycket bra och behövlig inkomstkälla för föreningarna.

#### **Kontorets kommentar:**

*Bostadsrättsföreningarna hyr mark av kommunen då bostadsrättsföreningarna inte har tillräckligt med egen mark för att tillgodose det parkeringsbehov som finns på föreningarnas egen mark, vare sig som markparkering eller som parkeringshus. Om bostadsrättsföreningarna vill fortsätta utreda vilka möjligheter som finns att ordna parkeringar i egen regi kan föreningarna göra det. Det är dock inget arbete som kommunen kommer att driva.*

### **Sakägare 3, Bostadsrättsföreningen Brunkebergsgården**

Den nya bebyggelsen kommer att medföra försämrat ljusinsläpp i lägenheterna i föreningens fastighet. Föreningen efterfrågar en lösning som inte påverkar ljusinsläppet. Parkeringshusets höjd medför att föreningens gårdar kommer att skuggas dagtid när det är som mest attraktivt att nyttja gårdarna. Samtidigt är det viktigt för föreningen att det skapas tillräckligt antal parkeringsplatser. Föreningen önskar en lösning som ger tillräckligt antal p-platser men inte medför skuggning av gårdarna. Såvitt avser sophertering föredrar föreningen markbehållare.

#### **Kontorets kommentar:**

*Inför granskningen har parkeringshusets utformning studerats vidare med hänsyn till att skuggning på föreningens gårdar ska minimeras och att ett tillräckligt antal parkeringsplatser ska rymmas. Planbeskrivningen har uppdaterats med skuggstudier med den nya utformningen på parkeringshuset (sida 31).*

*Gällande sophertering är det upp till bostadsrättsföreningen att avgöra om avfall ska hämtas i miljöhus eller i behållare. Inför granskning har dock avfallshantering via markbehållare studerats vidare. Planbeskrivningen har uppdaterats med information om bostadsrättsföreningarnas avfallshantering.*

#### **Sakägare 4, Bostadsrättsföreningen Kavalleristen 2009**

Föreningen efterfrågar en mer noggrann redovisning av hur behovet av bilplatser har utretts, hur många platser som försvinner, hur många ersättningsplatser som parkeringsgaraget kommer att innehålla samt hur många av dessa som föreningen kan räkna med att få tillgång till.

Parkeringshusets högsta nockhöjd, +26, är alltför hög. Parkeringshuset bör kunna utformas med färre våningar över mark och fler våningar under mark. På så sätt kan antalet planerade parkeringsplatser bibehållas, samtidigt som parkeringshuset inte tar större plats än nödvändigt i närmiljön och de negativa effekterna av skuggning vid angränsande fastighets uteplatser kan undvikas.

Det område på Vilunda 6:62 som planeras avsättas för gemensamhetsanläggning för föreningens fastighet och Brf Brunkebergsgårdens fastighet är för omfattande. Det bör räcka med att avsätta ett mindre område inom Vilunda 6:62 för ändamålet.

Föreningen önskar att kommunen ser över planförslaget för att hitta lösningar där sopbil inte behöver köra in på Brf Brunkebergsgårdens fastighet och område för planerad gemensamhetsanläggning. Sådan trafik flera gånger per vecka riskerar att störa de som bor i husen närmast området och utgör också en säkerhetsrisk för lekande barn. Hämtning av sopor bör i stället kunna ske genom att låta sopbil angöra gatan som går parallellt med Vilunda 6:62. För det fall en väg inom Vilunda 6:62 av något skäl är oundviklig ställer sig föreningen positiv till muntligen framfört förslag innebärande att kommunen löser in området för väg inom planerad gemensamhetsanläggning och tar över driften av denna. Planförslaget bör i förekommande fall utvecklas i den delen.

Föreningen har kommit fram till att underjordiska behållare vore den bästa lösningen för hantering av mat- och restavfall. Föreningen anser alltjämt att den närmare utformningen av gemensamhetsanläggningen inte bör regleras i detaljplanen utan lämnas åt föreningarna.

#### ***Kontorets kommentar:***

*Dialog med föreningarna om antalet parkeringsplatser har hållits under planarbetets gång. Parkeringshuset kommer att ersätta det behov av parkeringar som finns för bostadsrättsföreningarna. Uthyrning av parkeringsplatser planeras endast att vara till för medlemmarna i de befintliga bostadsrättsföreningarna. De nya bostadskvarterens parkeringsbehov ska lösas inom kvarteren genom garage under husen.*

*I plankartan från samrådet tillåts parkeringshus med en högsta nockhöjd om +26 meter över angivet nollplan. Det innebär att byggnaden får ha en nockhöjd 26 meter ovan nollplanet. Vid parkeringshuset är nollplanet cirka 10–11 meter över mark enligt grundkartan. Det innebär att parkeringshuset endast tillåts vara cirka 15–16 meter ovan mark, vilket motsvarar en byggnad med fyra våningar ovan mark.*

*På grund av att planområdet ligger inom sekundär skyddszon för grundvattentäkt är det inte möjligt att schakta djupare än 1 meter ovan högsta grundvattennivå. Det innebär att parkeringshuset inte kan ha fler våningar under mark än vad som är planerat. Parkeringshusets utformning har studerats vidare inför granskning och planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning om utformning och höjder.*

*Inför granskning har ytorna för avfallshanteringen för bostadsrättsföreningarna studerats. I granskningsförslaget avser kommunen att lösa in området, anlägga en*

*gata och ta över driften av denna. De sopbilar som kommer att tömma bostadsrättsföreningarnas avfall kör in från Mälarvägen via lokalgator mot avfallsområdena. Då sopbilar inte får backa på grund av säkerhetsskäl på grund av skymd sikt kommer de att köra runt avfallsområdet för att sedan ta sig ut på Mälarvägen igen. Detta alternativ bedöms vara det bästa ur barnsäkerhetssynpunkt då inga backande sopbilar förekommer i området.*

*Gällande sophantering är det upp till bostadsrättsföreningen att avgöra om avfall ska hämtas i miljöhus eller i behållare. Detaljplanen möjliggör dock för båda avfallslösningarna. Planbeskrivningen har uppdaterats med information om bostadsrättsföreningarnas avfallshantering.*

## **Kommunala instanser**

### **Bygg- och miljönämnden:**

Eftersom bebyggelse planeras på båda sidor om Mälarvägen kommer gaturummet bli mer instängt jämfört med idag. I en luftutredning som beräknar halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO<sup>2</sup>) visar att halterna av luftföroreningar längst Mälarvägen och Ekebovägen blir högre efter exploatering. Enligt utredningen kommer planerad bebyggelse inte att innebära att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids. Miljö kvalitetsmålen för partiklar på 30 ug/m<sup>3</sup> klaras däremot inte när gaturummet sluts.

I Upplands Väsby kommuns översiktsplan står det att stadens gaturum ska utformas så att en så bra luftkvalitet som möjligt uppnås och grönstrukturens kapacitet till luftrening ska användas. Bygg- och miljönämnden anser därför man behöver utreda luftkvalitén vidare om åtgärder med till exempel grönstruktur kan vidtas för att klara miljömålen för partiklar på 30 ug/m<sup>3</sup>.

Då Mälarvägen är en stor trafikled och trafiken kan orsaka vibrationer i den planerade bebyggelsen behövs en reglering för vibrationer i planbestämmelserna. Vibrationsnivåer i bostäder får inte överstiga 0,3 mm/s.

### **Kontorets kommentar:**

*En uppdaterad utredning gällande luftkvalitet har genomförts inför granskningen. Beräkningarna har tagit hänsyn till den nya strukturen med färre bostadskvarter och en park. Beräkningar visar dock att om planen genomförs klaras inte det nationella miljö kvalitetsmålet "Frisk luft" som är definierat av Sveriges riksdag, för PM10. Detaljplanen kommer inte att reglera åtgärder för att förbättra luftkvaliteten då BBR ställer krav på luftkvalitet. Detaljplanen möjliggör dock för åtgärder som träd längst med gator samt en park med grönska vilket kan förbättra luftkvaliteten. Längst med Mälarvägen planeras även träd att uppföras.*

*Gällande vibrationer har en utredning genomförts där markens förmåga att transportera vibrationer bedöms som måttlig till stor om inga åtgärder genomförs. Planerade byggnader kommer dock att grundläggas med pålar, vilket gör att risken för vibrationer bedöms som liten. Detaljplanen reglerar att grundläggning av byggnader ska ske på pålar.*

Bygg- och miljönämnden påpekar även att det parkeringshus som planeras i kvarter 4 parkeringshus föreslås ligga ett plan under mark och upp till tre våningar över mark. I området ligger grundvattenytan högt och planområdet ligger inom skyddsområde för grundvattentäkt. Parkeringshus måste därför projekteras med hänsyn till de känsliga grundvattenförhållandena som finns på platsen.



Bygg- och miljökontoret framhåller att de kvalitéer och ambitioner som kommer att finnas i planbeskrivningen och som går att reglera i plankartan behöver anges som bestämmelser. Vidare behöver skrivning i plankartan gällande höjden gälla *placeringen* av takfoten i förhållande till taknocken. Eventuella komplementbyggnaders nockhöjd på gårdar behöver även i fortsatt arbete regleras i plankartan. Det kan också vara aktuellt att reglera eventuella balkonger, burspråk och frontespiser mot gata. Bygg- och miljökontoret anser att det finns en risk att det inte byggs några lokaler i gatuplanet om det inte föreskrivs att lokaler ska finnas. Tillskapande av lokaler i flerbostadshusen kan bidra till ett levande gaturum och även bidra till den upplevda känslan av trygghet i bostadsområdet. Vidare anges i planbeskrivning att parkering för funktionsnedsatta kommer att tillgodoses inom 25 meter från entré. Parkering för funktionsnedsatta behöver även tillgodoses i parkeringsgaraget inom kvarteret. Vid fortsatt arbete behöver det förtydligas hur föreslagen ny bebyggelses gestaltning förhåller sig till befintlig bebyggdes karaktärsdrag.

***Kontorets kommentar:***

*Parkeringshuset tar hänsyn till känsliga grundvattenförhållanden då vattenskyddsföreskrifter som finns ska följas.*

*Inför granskningen har planbestämmelser uppdaterats med regleringar om bland annat variation av fasadkulör, markering av entréer samt sockelvåning. Ett gestaltningsprogram har även tagits fram som genom marköverlåtelseavtal ska säkerställa kvalitén på den planerade bebyggelsen. Planbeskrivningen har även uppdaterats gällande hur föreslagen bebyggelse förhåller sig till den befintliga bebyggelsens karaktärsdrag. Gällande parkering för funktionsnedsatta noteras kommentaren. Parkering för funktionsnedsatta kommer att tillgodoses i bostadskvarterens garage samt i parkeringshuset.*

**Socialnämnden**

Socialnämnden har inga synpunkter på detaljplanens utformning eller något att erinra förslaget till detaljplan.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

**Utbildningsnämnden**

Kommunens befolkningsprognos visar att det kommer att finnas ett stort behov av förskoleplatser under de kommande åren, särskilt i kommunens centrala delar. Nya förskolor planeras i centrala området i Upplands Väsby kommun utifrån beräkningar i lokalförsörjningsplanen. Kommunen möter upp det totala behovet av förskoleplatser kopplat till befolkningsökningen i hela kommunen. Det bör dock tilläggas att boende i detta detaljplaneområde antas ha begränsad tillgång till bil, vilket innebär att det kan uppstå högt tryck på de platser som kommunen kan erbjuda i de centrala delarna. Det är därför viktigt att de boende i området kan ta sig tryggt och säkert mellan de olika områdena i centrala delen av Upplands Väsby kommun.

Det är även viktigt med trygga och säkra gångstråk och cykelvägar för att kunna nå närliggande förskolor och skolor i centrala området. Säker gångväg och cykelvägar bör planeras kortaste vägen till befintliga och planerade förskolor och skolorna i centrala området. De vägar som bör detaljstuderas är huvudsakligen Mälarvägen, Husarvägen och Dragonvägen. Det är viktigt att om möjligt göra bilfria gång- och cykelvägar från förskola och skolan till bostäderna i detaljplaneområdet.

Vid ombyggnad av vägar i detaljplaneområdet är det viktigt att ta hänsyn till fysisk tillgänglighet och säkerhet för eleverna, vårdnadshavare och barn till och från förskolan och skolor gällande Husarvägen och Mälarvägen och inom området.

**Kontorets kommentar:**

*Planbeskrivningen har kompletterats med bild över förskolor och skolor i planområdets närområde samt beskrivning om hur barn kan ta sig till dessa målpunkter på ett säkert sätt, se planbeskrivningen sida 23. Vägar som nämns i yttrandet ingår inte i planområdet vilket gör att det ej är möjligt att reglera i denna detaljplan, det gör att en detaljstudie över vägar till och från skolor inte kommer att studeras inom ramen för detaljplanen. Gång- och cykelvägar möjliggörs dock på de gator och vägar som är inom planområdet.*

## Övriga

### AB Storstockholms Lokaltrafik

Trafikförvaltningen saknar referens till en trafikutredning över den totala trafikstring samt prognoser som all exploatering samlat kommer generera. Trafikförvaltningen efterfrågar en sådan utredning och att konsekvenser från en sådan analyseras och beskrivs i planbeskrivningen med ett särskilt fokus på hur det påverkar kollektivtrafiken framkomlighet. Framtida flöden på Mälarvägen och Husarvägen ligger på närmare 16 000 fordon per dygn på respektive väg. Trafikförvaltningen saknar uppgifter om hur kapaciteten ser ut i korsningen mellan dessa två vägar och om korsningen kommer byggas om och till vad. Planförslaget förändrar förutsättningarna på Mälarvägen då dagens situation inte tillåter att Mälarvägen angörs direkt från parkeringen. Förändringen innebär att det tillkommer tre väganslutningar till Mälarvägen direkt från planområdet. Hur detta kommer att påverka kollektivtrafikens framkomlighet på Mälarvägen finns inte beskrivet i planbeskrivningen. Trafikförvaltningen anser därför att denna förändring bör studeras och beskrivas. Mälarvägen utgör ett viktigt busstråk som kan behöva ytterligare dimensionering, särskilt om vägar ska trafikeras av stombuss i framtiden vilket ställer höga krav på vägens utformning och framkomlighet.

**Kontorets kommentar:**

*En trafikprognos som beskriver trafikstring och inkluderar befintlig bebyggelse såväl som tillkommande exploatering i Fyrklövern gjordes i samband med detaljplan för Fyrklövern 1 som bland annat omfattar Mälarvägen, Husarvägen och Dragonvägen (Trafikprognos Fyrklövern, 2015-02-04). Prognosen utgjorde underlag för beslut att i detaljplanen medge en breddning av Mälarvägen till 2+2 körfält. Detaljplan för Fyrklövern 1 vann laga kraft i oktober 2015. Trafikförvaltningen har deltagit i samråd och yttrat sig positivt över planförslaget under förutsättning att kommunen samråder om förutsättningarna för kollektivtrafik i området och utformningen av bussgator och hållplatser som planeras.*

*Vidare har kommunen via Trafiksimulering Mälarvägen (2015-10-01) testat framkomlighet i trafiksystemet runt Fyrklövern via alternativa utformningsförslag. Simuleringen har gjorts med hjälp av trafiksimuleringsverktyget VISSIM (version 5.40-12). Trafiksimuleringen har utgjort underlag för vald utformning och reglering av Mälarvägen och inkluderar samtliga befintliga och planerade korsningspunkter i anslutning till Mälarvägen utmed planområdet. I utredningen beskrivs påverkan för kollektivtrafik i maxtimme, kodat enligt 2015 års trafik, i form av restid och medelhastighet. Detaljplan för Fyrklövern 1 och*

*Trafiksimulering Mälarvägen (2015-10-01) har utgjort förutsättningar för kommunens arbete och ställningstaganden i arbetet med detaljplan för Fyrklövern norr om Mälarvägen.*

*Trafikprognos Fyrklövern (2015-02-04) och Trafiksimulering Mälarvägen (2015-10-01) har bilagts detaljplanen. Planbeskrivningen har uppdaterats med information om att Mälarvägen är dimensionerad för att hantera tillkommande bebyggelse från aktuell detaljplan.*

Trafikförvaltningen framför även att det planeras för stombuss utmed Mälarvägen vilket inte finns beskrivet i planbeskrivningen. Detta bör beskrivas eftersom stomlinjer ställer höga krav på framkomlighet och utformning. Upplands Väsby kommun deltar i arbetet med stombussens sträcknings- och stråkstudier och har tillgång till material kopplade till projektet. Trafikförvaltningen hittar heller ingen beskrivning om busshållplats. Detta bör beskrivas då tre väganslutningar till Mälarvägen föreslås och konflikt med dessa kan uppstå. Med anledning av de höga flödena är en fickhållplats att rekommendera. I illustrationsplanen syns ingen ficka, varför man kan anta att det är kantstenshållplats. Även stombuss på sträckan och bussar hindrar varandra alt. att de måste byta körfält vilket behöver studeras i en trafikutredning. I planbeskrivningen nämns att Mälarvägens gångbana utformas som en lutande ramp upp till busshållplatsen för att den ska kunna nås av rullstolsburna. Trafikförvaltningen saknar vilken lutning rampen kommer att ha.

***Kontorets kommentar:***

*Planbeskrivningen har kompletterats med information om att stombuss planeras utefter Mälarvägen. Anpassning och utformning av Mälarvägen med hänsyn till stombussen hanteras inte inom ramen för denna detaljplan då Mälarvägen och dess busshållplats är utanför planområdet. Busshållplatsens läge på Mälarvägen finns markerad i planbeskrivningen, se sidan 22.*

*Hållplatsen är utformad som en körbanehållplats i syfte att skapa effektivast möjliga hållplatsstopp för kollektivtrafiken då det blir smidigt för bussar att angöra hållplatsen och minskar restiden för resenärer jämfört med en fickhållplats. Mälarvägen mellan Husarvägen och Dragonvägen föreslås enligt kommunens hastighetsplan få hastighetsbegränsningen 40 km/h och utformas som en stadsgata med tio fickor för kantstensparkeringar. Vid hållplatsläget planeras inga parkeringsfickor. I planförslaget för Mälarvägen (ej denna detaljplan) finns en ramp mellan busshållplatsen och den nord-sydliga gång- och cykelvägen Arkadstråket som också korsar Mälarvägen planskilt. Rampens längdslutning mellan Arkadstråket och busshållplatsen är 4,3 procent vilket får anses som acceptabla lutningsförhållanden för att kunna uppnå en koppling mellan busshållplatsen och den planskilda passagen. Mälarvägens utformning hanteras inte inom ramen för denna detaljplan varför ovanstående beskrivning inte lyfts in i planbeskrivningen.*

Trafikförvaltningen framför att även om Mälarvägen ligger utanför planförslaget så är vägens funktion mycket viktig att bevaka anser trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen vill påpeka den sektion över Mälarvägen som redovisas i planbeskrivningen är felaktig. Körbanebredd 6,5 meter är inte enligt RiBuss då det är ett avsteg från 7 meters bredd. Sektionen redovisar två körbanor med dubbelriktad trafik. En sådan utformning är inte möjlig att realisera. Trafikförvaltningen saknar information i handlingarna om var sophantering ska ske samt en beskrivning om hur övergångställen ska utformas för att resenärer som behöver kunna ta sig till/från hållplatserna på ett tryggt och säkert sätt.

**Kontorets kommentar:**

*Illustrationen av Mälärvägens sektion visade felaktiga körriktningar på bilarna i samrådshandlingen, detta har korrigerats. Planbeskrivningen har kompletterats med text om sopbilens körvägar.*

*Gällande passager har Mälärvägen utformats med två signalreglerade korsningar för oskyddade trafikanter samt möjlighet för gående- och cyklister att passera planskilt i passage under Mälärvägen vid Arkadstråket. Detta ger gående och cyklister goda valmöjligheter att passera såväl i gångtunnel som vid signalreglerade övergångställen.*

Det finns inga riktvärden för buller angivna som ska följas i plankartans bestämmelser om skydd mot störningar. Baserat på närheten till en kommande stombusslinje samt omfattande busstrafikering dygnet runt anser trafikförvaltningen att bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller innehålls i sovrum. Riktvärden bör föras in i planbestämmelserna. För busstrafik är det ofta lågfrekvent buller som orsakar störning till omgivningen. Risken för bullerstörning är störst vid hållplatser, där bussar står på tomgång vid på/avstigning eller accelererar vid start från hållplats. Dessutom har bussar som trafikerar en hållplats, där mer än en linje går, externa högtalarutrop som kan innebära störning till omgivningen. Busshållplatserna har även s.k. pratörer med talad information om kommande bussavgångar. Detta bör beskrivas i planbeskrivningen. Trafikförvaltningen ser fram emot en fortsatt dialog angående de frågor som rör kollektivtrafiken och dess infrastruktur runt Mälärvägen och de planer som pågår utmed vägnätet kring Upplands Väsby centrum.

**Kontorets kommentar:**

*Noterat. Lågfrekvent buller är endast en rekommendation från Folkhälsomyndigheten och inget som regleras i trafikbullerförordningen (2015:216). Det är där med inte lämpligt att reglera i detaljplanen då detaljplanen inte ska styra mer än den behöver.*

**AB Stockholm Exergi**

Har ingen erinran. Stockholm Exergi har inga ledningar inom aktuellt detaljplaneområde. Fjärrvärme kan erbjudas.

**Kontorets kommentar:**

*Noterat.*

**Boende i Rundby**

Planen är ambitiöst upplagd med grundliga utredningar samtidigt som förslaget innebär en rätt hög exploatering. Det behövs mera närytor för barn då det inte räcker med Blå parken som ligger för lång bort för mindre barn. I beskrivningen anges att få barn rör sig inom området idag men man måste planera för att möta framtida behov då befolkning är föränderlig. Jag ifrågasätter även att man bygger ”murar” som kastar skugga på gårdarna. Planen bör ge bättre möjligheter till dagsljus i husen. Bebyggelsen bör öppnas upp mot söder, volymerna lösas upp och hushöjden sänkas en våning. Det är olämpligt att ange bestämd arkitekturstil i en detaljplan – oavsett vad man anser om olika stilar.

**Kontorets kommentar:**

*Inför granskningen har planförslaget uppdaterats och anpassats efter de vinnande förslagen i den markanvisningstävling som pågått parallellt med planarbetet. Anpassningen innebär bland annat att slutna kvarter inte är möjliga. Ett av bostadskvarteren har även plockats bort och ersatts med en park. Bostadskvarteren kan inte öppnas upp i söder mot Mälärvägen med avseende på buller. Kvarteren*

*kommer dock att öppnas upp mot norr för att möjliggöra ljusinsläpp på gårdarna. Planbeskrivningen har uppdaterats med en karta över barns viktiga målpunkter i området, se sidan 27. Gällande synpunkt angående arkitekturstil noteras kommentaren.*

### **Brandkåren Attunda**

Den stora synpunkten från Brandkåren Attunda är att en mer fördjupad riskanalys ska upprättas för det aktuella planområdet som tar hänsyn till transporter av farligt gods på Mälärvägen.

***Kontorets kommentar:***

*En riskanalys om farligt gods har inför granskning tagits fram. Utredningen visar att det inte föreligger behov av riskreducerande åtgärder. Planbeskrivningen har uppdaterats.*

Brandkåren Attunda vill att dagvattenhantering ska ha tydligare beskrivningar i plankartan. BA anser att släckvatten från annat än bostadskvarter ska hanteras.

***Kontorets kommentar:***

*Detaljplanen har genom framtagande dagvattenutredning visat att det finns tillräckliga ytor för att hantera dagvatten. Exakta dagvattenlösningar hanteras i bygglovskedet så länge tillräcklig fördröjning och rening av vattnet tillgodoses.*

Gällande markstabilitet befarar BA att tjälfarlighet kan påverka räddningsvägarnas stabilitet vilket kan leda till att kraven för räddningsvägar samt uppställningsplatser inte uppfylls. Om så är fallet bör detta utredas närmare.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

BA ser positivt att åtkomligheten för räddningstjänstens fordon och brandvattenförsörjning har behandlats i planhandlingarna.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

### **Käppalaförbundet**

Planområdet ligger utanför avloppstunnelns riskområde och påverkas inte av den förslagna planen. Förbundet har i övrigt inga synpunkter.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

### **Luffartsverket (LFV)**

LFV har inget att erinra mot detaljplanen. En konsekvensanalys för flygvägar till och från flygplatser samt om CNS-utrustning ägd av flygplatsen kan riskera att bli påverkad har inte gjorts.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

## Miljöpartiet Väsby

Miljöpartiet Väsby påpekar att det saknas utredningarna om klimat, hållbarhet samt mobilitet. Partiet har även under lång tid pekat på behovet av en parkeringsutredning för centrala Väsby.

Trots mobilitetstjänster och marknadsanpassade hyror för p-platser så består det höga p-talet för området. Det är ett onödigt högt p-tal som fördyrar boendekostnaden och motverkar förutsättningar för den beteendeförändring som området har potential att uppnå. Att som nu planera för parkering under husen är mycket kostsamt vilket lär påverka bostadskostnaderna. De p-platser som ska byggas bör inte öronmärkas för specifikt kvarter. Det måste vara möjligt att dela och samordna mobilitet och p-platser med fler fastigheter och funktioner. För att nå ett effektivt nyttjande av resurser kan projektet inte se parkeringsbehoven avgränsat till kvarter eller planområde. P-platser och bilar måste nå hög nyttjandegrad vilket åstadkoms genom att många har tillgång till dem i flexibla moderna system. Vi anser att förutsättningarna är goda för en omfattande elbilpool i centrala Väsby. Individer kan då använda sina pengar till annat än att betala för egna eller andras bilkostnader (genom subventioner).

Ett p-hus är kostsamt och blir framträdande i projektet. Hur kan närliggande parkeringsytor utvecklas och nyttjas till att möta behovet av parkering så att boendekostnaderna kan hållas nere och samnyttjande av ytor ske? I närliggande Vilunda finns idag hårdgjorda parkeringsytor. Kan dessa platser utvecklas och samnyttjas? Vilket är behovet idag och hur kommer det framtida behovet se ut? Med utvecklade mobilitetstjänster och högre kostnader för bil så kan beteendet komma att ändras även i det befintliga. Parkeringshuset får en framträdande plats och skapar inte ögon mot gatan.

### **Kontorets kommentar:**

*Enligt plan- och bygglagen (8 kap. 9§) ska utrymme för parkering vid bostäder finnas, vilket gör att detaljplanen måste möjliggöra för parkeringar. Avseende parkeringstalet utgår detaljplanen från ett parkeringstal lägre än det parkeringstal som föreslagits i Upplands Väsby's trafikplan från 2013. Parkeringstalet i detaljplanen utgår från Trafikprognos Fyrklövern (2015-02-04) som bedömt att 0,7 parkeringsplatser per bostad är lämpligt i området.*

*Gällande det som Miljöpartiet efterfrågar med avseende på samnyttjande av parkeringsplatser i kommunen behöver frågan hanteras i ett större perspektiv och kan inte lösas inom ramen för denna detaljplan.*

Miljöpartiet Väsby anser att utgångspunkten bör vara att hushåll använder cykel dagligen. Därför anser vi att det är nödvändigt att tydligare ange var och i vilken omfattning projektet når säkra cykelparkeringar. Service såsom pumpstationer, låncyklar m.m. bör ingå i infrastrukturen. Området måste vara väl sammanknutet med övriga Väsby och ha goda förutsättningar för cyklister att på bästa sätt ta sig till, från och igenom området. Gående och cyklister ska ges raka gena vägar och smarta lösningar, inte ständigt behöva vara de som tvingas ta omvägar. I principsektionen för Mälarvägen saknar vi cykelbana i båda riktningarna. Detta måste förtydligas då cykelbana ska finnas på båda sidor.

### **Kontorets kommentar:**

*Inom planområdet utformas gatuområdet för att gång- och cykelvägar ska vara möjliga att uppföra. I den norra delen av planområdet planeras gatuområdet att genom en lokaltrafikföreskrift regleras gångfartsgata. Regleringen gångfartsområde innebär att fordon får framföras i gångfart, vilket innebär en maxhastighet på omkring 5–7 km/h samt att fordon har väjningsplikt mot fotgängare.*

*Gällande Mälarvägens utformning planeras cykelbana endast på södra sidan om vägen. Mälarvägen ligger dock utanför planområdet vilket gör att dess utformning inte kan regleras inom ramen för denna detaljplan. Cykelparkeringars placering och utformning hanteras i bygglovsskedet.*

Miljöpartiet Väsby anser inte att plattor ska användas som markbeläggning då det försämrar framkomligheten för cyklister samt för personer som använder rullator eller rullstol. Asfalt är därför ett bättre alternativ. Kantstenar, gatsten, skyltar och annat som byggs in i staden behöver vara utformat så att förvaltning och skötsel av området kan ske effektivt i samband med exempelvis kraftiga snöfall. De som ansvarar för skötsel och förvaltning måste vara delaktiga i planeringen av området.

***Kontorets kommentar:***

*Kommunens driftenhet har varit delaktiga i arbetet med materialval av markbeläggning. Markbeläggning ska utformas på ett sätt så att tillgänglighetskrav uppnås. Varierande markbeläggning kan även fungera som en markör som visar och tydliggör att gaturummet förändras. Exempelvis är gångfartsområde ett sådan gaturum som kan behöva tydliggöras att trafikordningen förändras för trafikanter.*

Miljöpartiet Väsby påpekar att luftföroreningarna till stor del orsakas av bilar och att vi behöver skapa goda förutsättningar för Väsbyborna att välja alternativ till bil. Fortsatt arbete behöver ske för att uppnå tillräcklig luftkvalitet. Planeringen behöver ha ett svar på hur byggnaderna och stadsdelen kommer att hantera de skyfall, värmeböljor, vattenbrist och andra extrema förhållanden som kommer att uppstå framöver. Skyfallsfrågan kommenteras lite under stycket rubriken Grönska. Ifrågasätter varför vi ska nöja oss med att dagvatten och grönfrågor ska hanteras på ett godtagbart sätt, utan att ha högre ambitioner än så. Vad gäller buller och ljus så är det nödvändigt att krav ställs och lösningar är på plats i samband med utformningen av husen. Detta är inget som kan eller ska omhändertas efter inflyttning vid eventuella reaktioner och klagomål från boende.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat. Avseende buller har en bullerutredning tagits fram som visar att riktlinjer från trafikbullerförordningen (2015:216) innehålls. Gällande dagsljus har en dagsljusstudie tagits fram som visar att kraven i BBR kan uppfyllas. Frågan hanteras i bygglovsskedet.*

*Inför granskningen har en skyfallskartering tagits fram med beräkningar av ett 100 årsregn. Planbeskrivningen har uppdaterats med information.*

*Enligt plan- och bygglagen ska marken som en detaljplan tar i anspråk vara lämplig för det ändamålet. Det innebär att det ska vara lämpligt att genomföra det som detaljplanen möjliggör för, vilket innebär att dagvattenfrågor ska hanteras. Detaljplanen får dock inte reglera mer än vad som behövs med hänsyn till planens syfte (PBL (2010:900) 4 kap. 32 §). Detaljplanen reglerar alltså dagvattenfrågor i den utsträckning som gör att marken är lämplig för sitt ändamål. Om byggaktörerna önskar är det dock möjligt att implementera ytterligare åtgärder.*

Miljöpartiet Väsby anser att förnybar energi ska vara en självklarhet i nybyggda områden och att det är möjligt att förena byggen i klassisk stil med moderna energilösningar. Vi välkomnar kombinationen av höga krav på gestaltning och energieffektivitet i alla skeden från uppförande och materialval till väl fungerande drift av bostäder och verksamheter. Byggnader i trä med en klassisk fasad är möjligt. Vi ser positivt på en väl genomarbetad gestaltning som möter områdets

befintliga kvaliteter. Det är nödvändigt att byggnaderna lever upp till skarpa miljö- och klimatkrav och får gärna ta oss längre än dagens mål.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

Miljöpartiet Väsby ser gärna att det utöver exemplifierade takodlingar också finns plats för biodling, insektshotell och fjärilsrestauranger. Gröna tak kommer att få en viktig funktion för att hantera vattenmängder och också bidra till biologisk mångfald och vara betydande för att stärka sambanden. Utifrån fler aspekter så är det viktigt att planera för och möjliggöra stadsodling. Miljöpartiet vill se horisontell och vertikal grönska: Gröna tak, odling på tak och gröna väggar både utomhus och i trapphus. Balkonger som ger utrymme för odling och som förlänger odlingssäsongen. Ifrågasätter varför man i planbeskrivningen valt att ange växter på detaljnivå, som magnolieträd och varför just den trädsorten valts. Det hör till vägsektionen men är medtagen och framlyft i detta planförslag.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat. Den trädsort som beskrivs i angränsande detaljplan har valts att beskrivas i syfte att förtydliga vad som möter bebyggelsen inom aktuell detaljplan. Träden är alltså utanför planområdet men beskrivs utifrån ett gestaltungs-perspektiv.*

Miljöpartiet Väsby vill att de boende ges möjlighet att disponera ytor till olika gemensamma behov. Det behövs gemensamma ytor som de boende själva får bestämma vad de ska användas för, alla ytor ska inte gå till kommersiella syften. Därför är samlingslokaler viktiga. Vi ser också vikten av att planera för förråd och smarta leveranslösningar där de boende kan ta emot även större paket (likt "Instabox") och kylboxar att boka tillfälligt för matleveranser.

För att nå känslan av trygghet så har det betydelse att människor finns i området under alla dygnets timmar. MP Väsby anser att bostäderna ska utformas för olika behov och livsfaser, allt från studentens till pensionärens. Hyror och avgifter behöver vara rimliga för många plånböcker.

Den långvariga pågående pandemin har gett nya vanor och behov. Lägenheterna som planeras behöver erbjuda möjligheten till arbetsro. Planlösningar behöver visa möjligheterna. Det kanske inte är öppna planlösningar som kommer att möta framtidens behov. Möjligheten att stänga om sig är viktig för att få arbetsro i ett hushåll.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat. Detaljplanen möjliggör för samlingslokaler och bostäder. Avseende planlösningar styr detaljplanen inte den frågan utan det hanteras av byggaktören och granskas i bygglovsskedet.*

Miljöpartiet Väsby anser att barn och unga ska få vara delaktiga i den fortsatta processen för att göra framväxten av kvarteret till ett område där deras perspektiv är medtaget på ett seriöst sätt. Barnen rör sig i hela staden och det är därför är säkra och lekvänliga vägar till skola, förskola och andra aktiviteter nödvändiga.

Vi ser behovet av en fortsatt medborgardialog. Fokusgrupper kan vara ett sätt att få del av olika gruppers behov och förväntningar på det framtida boendet. Vi rekommenderar projektet att arrangera fokusgrupper och då bland annat vända sig till ungdomsrådet som har uttryckt en önskan att få vara delaktiga i stadsbyggnadsprojekt.

***Kontorets kommentar:***



*Detaljplanen följer planprocessen där medborgardialog är en del av processen. I planen har även barnperspektivet beaktats i form av att man planerar för gång- och cykelvägar, uppför en park, säkerställer säkra vägar till busshållplats samt ett gångfartsområde. En barn- och trygghetskonsekvensanalys har även genomförts.*

### **Norrvatten**

Norrvatten redogör för vad det senaste förslaget till reviderade vattenföreskrifter innebär samt återger vad miljö kvalitetsnormen för grundvattenförekomsten är. Norrvatten påpekar även följande:

Detaljplanen bedöms inte påverka grundvattenbildningen och Norrvatten bedömer att dagvatten bör avledas ut från området för att inte riskera att orsaka grundvattenförorening.

#### ***Kontorets kommentar:***

*Noterat. Dagvatten avleds via ledningsnät norrut mot Ladbrodammen vidare till recipienterna Väsbyån och senare Oxundasjön.*

Detaljplanen får inte innebära försämrade yt- eller grundvattenkvaliteten och försiktighetsåtgärder behöver vidtas för att säkerställa det. Norrvatten uppskattar att dagvattenåtgärderna bedöms förbättra ytvattenkvaliteten. Hantering av släckvatten saknas i detaljplanen. Uppsamling av släckvatten från brand bör planeras inom ramen för dagvattenhantering.

#### ***Kontorets kommentar:***

*Kommentarerna noteras. Planerade dagvattenåtgärder bedöms minska belastning av föroreningar. Exploateringen bedöms därför inte påverka recipienternas möjlighet att uppnå MKN negativt, utan snarare bidra till en positiv påverkan på dess ekologiska och kemiska status.*

*Släckvatten från brand planeras att samlas upp i svackdiken i norra delen av planområdet och fraktas bort med tankbil. Risken för att släckvatten ska infiltrera diket bedöms som liten då underliggande jordarter utgörs av 2–6 meter lera vilket har en låg infiltrationskapacitet. Planbeskrivningen har uppdaterats med beskrivning om hantering av släckvatten.*

Norrvatten anser att detaljplanen måste följa de reviderade vattenskyddsföreskrifterna.

#### ***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

Byggnader ska planeras så att dispens för djupare schakt inte behövs. Inom yttre vattenskyddszon får schaktning inte ske till lägre nivå än ca 1 meter ovan den naturliga grundvattenytan. Dispens ska inte medges i detta område med hänsyn till att riskerna är för stora och konsekvenserna blir mycket betydande om grundvattnet förorenas. Schaktarbeten kan orsaka föroreningsspridning genom att frigöra redan eventuellt fastlagda föroreningar som då görs tillgängliga för urlakning, vidare transport ned till grundvattenmagasinet. I området har markföroreningar av PAH;er uppmätts.

#### ***Kontorets kommentar:***

*Noterat. Parkeringshuset tar hänsyn till känsliga grundvattenförhållanden och ska förhålla sig till vattenskyddsföreskrifterna. Eventuella dispensansökningar hanteras av Länsstyrelsen och inte av detaljplanen.*

Uppförande av ett garage nära grundvattenytan medför risk för att petroleumföroreningar från fordonen når grundvattenmagasinet snabbt. Beskrivning saknas av hur eventuellt petroleum- och

olja och oljespill samt förorenat vatten (till exempel vid ev. klottersanering eller släckvatten vid ev. bilbrand) i garaget ska hanteras.

***Kontorets kommentar:***

*Det kommer att krävas täta grundkonstruktioner samt att parkeringshus och garage inte kommer att tillåtas ansluta till allmänt dag- och spillvatten nät. Planbeskrivningen har uppdaterats.*

Utredning av förorenad mark behöver genomföras klart i området. Särskilt förekomst och risk för läckage av PFAS behöver undersökas och åtgärdas vid behov eftersom Hammarby grundvattenmagasin är påverkad av PFAS. Oxundasjön och längre nedströms vattenförekomst och råvatten till Norrvatten, Mälaren-Görväln har ej god kemisk status med avseende på PFOS. PFAS är en grupp persistenta, toxiska ämnen som ska begränsas så långt som möjligt i dricksvatten enligt Livsmedelsverket.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat. Enligt den miljötekniska markundersökningen som genomförts finns det inga indikationer om att marken i området är förorenad. Den dagvattenutredning som har tagits fram visar även att detaljplanen möjliggör för att föroreningsbelastningen på recipienterna Väsbyån och Oxundasjön förväntas minska då markanvändningen ändras från parkering (vilket har en hög föroreningsbelastning) till bostäder med dagvattenhantering.*

Endast massor med en föroreningshalt som inte kan ge upphov till högre föroreningskoncentrationer i lakvatten än vad som följer av dricksvattenföreskrifterna (för närvarande LIVSFS 2017:2), samt, såvitt avser PFAS, gränsvärdena enligt bilaga B till dricksvattendirektivet, får användas för anläggningsändamål inom området. Beakta även sulfidhalten i massorna.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

Ett provtagningsprogram bör upprättas i syfte att kontrollera att området uppfyller kraven i skyddsbestämmelserna och på så sätt minimera risken för att yt- eller grundvattnet förorenas. Norrvatten anger vad kontrollprogrammet bör omfatta.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat. Provtagningsprogram kommer att upprättas.*

Exploatören bör inrätta försiktighetsåtgärder för att skydda grundvattnet. Norrvatten anger vad försiktighetsåtgärderna bör omfatta.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

**Polismyndigheten, Lokalpolisområde Sollentuna**

Lokalpolisområde Sollentuna har i dagsläget ingen erinran.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

**Postnord AB**

Informerar om att vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en

fastighetsbox på entréplan. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte delas ut till adressen.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

**Sveriges geologiska undersökning**

SGU ger generellt inte platsspecifika yttranden för detaljplaner utan hänvisar till SGUs allmänna riktlinjer på hemsidan.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

**Telia Sonera Skanova Access AB**

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom området och önskar att så långt som möjligt behålla befintliga ledningar i nuvarande läge. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

***Kontorets kommentar:***

*Noterat.*

**Trafikverket**

För närvarande pågår ett utredningsarbete i syfte att förbättra framkomligheten i stombussnätet, ÅVS Grönt ljus stombuss, som drivs av Region Stockholm i samverkan med Trafikverket och berörda kommuner. I åtgärdsanalysen för Stråk 17 genom Upplands Väsby har kommande sträckning analyserats. En möjlig sträckning är via Mälarvägen förbi planområdet, men det finns idag inget beslut taget kring stombussens kommande sträckning. Utredningen kring detta pågår fortsatt. Trafikverket är positivt inställda till att exploatering av bostäder sker i kollektivtrafiknära lägen. Planförslaget bedöms ha goda förutsättningar att bidra med god framkomlighet för kollektivtrafikresenärer.

Trafikverket har tagit del av den bullerutredning som genomförts och kan konstatera att trafikbuller från E4 inte har beaktats. Boverkets bedömning är att om bullernivåerna är mer än 5 dBA under riktvärdena, enligt Förordning (2015:216) om buller vid bostadsbyggnaderfasader, är det normalt inte nödvändigt att beskriva bullersituationen. En mindre, förenklad utredning, som Boverket kallar det, är tillräcklig i de fall då det är uppenbart att den planerade utformningen av bebyggelsen uppfyller riktvärdena. I dessa ärenden räcker en enklare, översiktlig utredning med få beräkningspunkter som visar på detta. Trafikverket använder i stället termen översiktlig beräkning som innebär en förenklad bedömning av bullersituationen med en lägre noggrannhet. Trafikverket anser därmed att bullerutredningen bör kompletteras med en enklare och översiktlig bedömning av trafikbuller som genereras från E4.

Trafikplats Glädjen är idag överbelastad och skulle kunna påverkas av planförslaget till det sämre i framtiden. Trafikverket anser att kommunen normalt sett behöver ta fram en trafikutredning för att visa påverkan på statlig infrastruktur. Trafikverket har i samarbete med kommunen tidigare genomfört utredningar för att se över eventuella trimningsåtgärder för trafikplatsen. Det har även påbörjats nya analyser med ett större influensområde där trafikplats Glädjens problematik ingår. Med detta i beaktande samt att trafikstringen är relativt låg bedömer Trafikverket att det inte finns ett behov av att ta fram en trafikutredning för detaljplanen.

Trafikverket noterar att byggnadshöjder överstiger 20 meter samt att LFV inte fått detaljplanen utskickad som remiss. LFV är sakägare till CNS-utrustning och ska kontaktas när byggnader och andra objekt planeras som är 20 meter eller högre över marknivån. LFV står till tjänst med att utföra en flyghinderanalys och även genomföra luftrumsutredningar. De utreder eventuell påverkan på samtliga flygplatsers influensområden och tekniska system kopplade till flygverksamhet. Höga objekt riskerar att störa de tekniska systemen genom elektromagnetiska störningar.

***Kontorets kommentar:***

*Bullerutredningen har reviderats och innehåller nu en bedömning av trafikbuller som genereras från E4:an. Samråd med LFV har skett, LFV har inget att erinra mot planen.*

## **Väsby Bästa**

Väsby Bästa anser att det blir för högt, för trångt och för mörkt i förhållande till den relativt lilla markytan som står till förfogande. Exploateringsgraden som tar höjd för stängda kvarter måste ändras och bör minskas med ca 50 procent. Våningshöjden på de huskroppar som ligger längst med Mälarvägen bör sänkas till max 4+1 våning. Påpekar att föreslagen bebyggelse leder brister i tillgång till dagsljus och solljus för ny bebyggelse samt att förslaget även kommer att påverka ljusförhållandena för befintliga byggnader norr om planområdet. Förhållanden blir även sämre om kvarteren sluts. Väsby Bästa förslår därför att den bakre husdelen mot Kavallerigatan helt utgå till förmån för större och grönnare gårdsrum mot norr.

***Kontorets kommentar:***

*Inför granskningen har detaljplanen reviderats då förslaget har anpassats till de vinnande bidragen i markanvisningstävlingen. Kvarteren öppnas även upp mot norr vilket möjliggör för ljusinsläpp på gårdarna. Tillgång till dagsljus kravställs i BBR, vilket redovisas i bygglovsskedet. Enligt genomförd dagsljusutredning (BAU, 2020-07-01) så uppfylls kraven i BBR. På de öppna gårdarna planeras även planteringar att uppföras. Efter samrådet har även ett av kvarteren utgått och planläggs i stället som park. Parkytan blir ett grönt offentligt rum som kan brukas av både tillkommande och nya boende i området.*

*Gällande våningshöjden på den tillkommande bebyggelsen tillåts 5 våningar samt inredd vindsvåning för att skapa en stadsgata längst med Mälarvägen. Höjden har bedömts som lämplig då bebyggelsen söder om Mälarvägen (detaljplanen Norra Ekebo) tillåts vara i samma höjd som inom aktuell detaljplan. Genom att bebyggelsen längst med Mälarvägen håller en liknande våningshöjd skapas en stadsmässighet. Bebyggelsen inom aktuell detaljplan kommer dock vara lägre mot den befintliga bebyggelsen i norr.*

Väsby Bästa ifrågasätter varför det gjorts en analys över hur barn rör sig i området idag och påpekar att det vore bättre att göra en analys över hur barn förväntas röra sig i området då bebyggelsen är färdig. Att inte ha tillgång till en offentlig lekplats i nära anslutning till de nya bostäderna är en stor brist då Blå Parken ligger alldeles för lång bort. Att överlåta till fastighetsägarna att ordna lekplatser på gårdsrummen är inte att säkerställa barns rättigheter i vårt samhälle. Speciellt inte eftersom all beskrivning av gårdsrummens utformning i planbeskrivningen enbart handlar om att gårdarna ska utformas med grönska. Planbeskrivningen saknar resonemang om lekplatser för de yngsta barnen eller platser för lek och rörelse för de något större barn som ändå inte nått den ålder att de själva får och kan ta sig utanför bostadsområdet.

**Kontorets kommentar:**

*Under rubriken "Barnperspektiv" har barns rörelse i området idag och i framtiden beskrivits. Avsnittet har även kompletterats med en karta över målpunkterna, se sidan 27. Den park som har ersatt kvarter 3 är möjlig att använda som lekplats.*

Väsby Bästa anser att trafiken både på Mälarvägen och på Husarvägen kommer att påverkas negativt av de tillkommande bilrörelser som den nya bebyggelsen ger upphov till. Idag är det redan svårt vid vissa tider på dygnet att komma ut från Kavallerigatan till Husarvägen på grund av köer orsakade av trafikljusen i korsningen Husarvägen-Mälarvägen. Denna korsning borde därför signalregleras. Trafik västerifrån på Mälarvägen som ska svänga vänster in på infartsgata 2 kommer skapa både köer och olycksrisker om inte inringad korsning på Mälarvägen signalregleras. Detsamma gäller trafik från infartsgata 2 som ska österut.

**Kontorets kommentar:**

*En uppdaterad trafikutredning har studerat trafiksituationen om infartsgata 1 eller infartsgata 2 signalregleras. Utredningen visar att båda alternativen är möjliga, detaljplanen möjliggör därför för båda alternativen. Trafikutredningen har visar även att den trafik som kommer att alstras från planområdet inte kommer att ha någon påverkan på de större intilliggande korsningarna.*

Väsby Bästa ser positivt på att parkering för nya bostäder ska lösas i parkeringsgarage under gårdarna och att möjlighet för funktionsnedsatta att parkera inom 25 meter från entré tillgodoses. Vi ser också positivt på att p-talet för området är 0,7 platser per lägenhet, undantaget enrumslägenheter som har ett p-tal om 0,5. Byggandet av ett separat parkeringshus i kvarter 4 är en bra lösning för att ersätta de cirka 340 parkeringsplatserna som idag finns inom planområdet och nyttjas av bostadsrättsföreningarna. Det är viktigt att det dessutom finns tillräckligt med besöksparkeringar i det nya p-huset både för besökare till de nya fastigheterna såväl som för besökare till boende på Kavallerigatan. Eventuell parkeringsavgift måste samordnas med Vilundaparkeringen så att inte den parkeringen blir boende eller besöksparkering till planområdet/Kavallerigatan.

**Kontorets kommentar:**

*Noterat.*

## Förslag till förändringar av samrådsförslaget

Följande ändringar / komplettering föreslås med anledning av inkomna yttranden under samrådstiden och fortsatt arbete med planförslaget.

### Plankarta

- Markanvändning har ändrats. Bostäder, Centrum, Park, Transformatorstation, Avfallsanläggning samt Parkeringshus tillåts.
- Bestämmelser om nyttjandegrad ( $e_1$ ) har tagits bort.
- Bestämmelser om nyttjandegrad ( $e_2$ ), ( $e_3$ ) har tagits bort.
- Bestämmelse om placering ( $p_1$ ) har tagits bort.
- Bestämmelser om bebyggelsens utformning ( $f_1$ ) har reviderats.
- Bestämmelser om bebyggelsens utformning har lagts till ( $f_2$ ), ( $f_3$ ), ( $f_4$ ), ( $f_5$ ), ( $f_6$ ), ( $f_7$ ), ( $f_8$ ).
- Bestämmelser om bebyggelsens utformning har lagts till gällande utformning av sockel, huvudentré, fasadmaterial, fönster samt balkongers omfattning och utformning.
- Bestämmelse om att förgårdsmarken ska skilja sig mot intilliggande allmän platsmark och entréers placering mot allmän plats har tagits bort.
- Bestämmelse om minsta takvinkel har lagts till.
- Bestämmelser om utfartsförbud har tagits bort.
- Bestämmelse om skydd mot störningar ( $m_1$ ), ( $m_2$ ) har lagts till.
- Bestämmelse om utförande ( $b_1$ ), ( $b_2$ ) har formulerats om.
- Bestämmelse om utförande ( $b_3$ ) har tagits bort.

### Planbeskrivning

- Redaktionella ändringar i form av meningsuppbyggnader och ordval har ändrats i tydlighetssyfte.
- Planens syfte och huvuddrag har uppdaterats. Efter samrådet har en ett bostadskvarter utgått och ersatts av en park. Planen möjliggör för cirka 270 bostäder samt 300 parkeringsplatser.
- En skyfallsutredning har genomförts. Planbeskrivningen har uppdaterats med text om detta.
- Utredning om farligt gods samt ammoniak har genomförts. Planbeskrivningen har uppdaterats med text om detta.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med beskrivning om planerad bebyggelse utifrån vinnande förslag i markanvisningstävling.
- Beskrivning om trafik inom och utanför planområdet har utvecklats.
- Beskrivning om dagvatten, släckvatten och skyfall har utvecklats.
- Skuggstudier har uppdaterats.
- Beskrivning om fastighetsrättsliga åtgärder har uppdaterats.
- Tidplan har uppdaterats.

### Myndigheter, organisationer och intressenter vars synpunkter inte tillgodosetts

- Utbildningsnämnden
- Bygg- och miljönämnden

## Övriga

- AB Storstockholms Lokaltrafik, Region Stockholm Trafikförvaltningen
- Boende i Rundby
- Väsby Bästa
- Miljöpartiet Väsby

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

Sakägare som är fastighetsägare, hyresgäster och boende på fastigheter i fastighetsförteckningen (berörda enligt plan- och bygglagens mening) och besvärberättigad intresseförening som 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:

- Brev från boende inom Bostadsrättsföreningarna vid Kavallerigatan (323 namnunderskrifter)
- Bostadsrättsföreningen Brunkebergsgården
- Bostadsrättsföreningen Kavalleristen 2009

## **Kontoret för samhällsbyggnad**

Åsa Engwall  
Samhällsbyggnadschef

Åsa Dahlgren  
Planchef