



# Upplands Väsby kommun

## Granskningsutlåtande

Kontoret för samhällsbyggnad  
Katarina Dalerå

2026-01-19

Diarienummer  
KS/2019:172

## Detaljplan för Optimus (Vilunda 6:42 m.fl), Upplands Väsby kommun

### Innehållsförteckning

1. Bakgrund till planarbetet.....	3
2. Planens syfte.....	3
3. Plansamrådet och förändringar.....	3
4. Granskning .....	4
5. Inkomna synpunkter.....	4
5.1 Obligatoriska .....	4
5.2 Fastighetsägare och övriga privatpersoner.....	4
5.3 Kommunala instanser.....	4
5.4 Övriga.....	4
5.5 För kännedom.....	4
6. Sammanfattning av inkomna synpunkter och kommentarer från kontoret för samhällsbyggnad .....	5
6.1 Obligatoriska .....	5
Länsstyrelsen.....	5
Lantmäteriet .....	9
6.2 Fastighetsägare och övriga privatpersoner.....	10
Peab.....	10
Fastighetsägare 1 .....	12
Fastighetsägare 2 .....	13
Fastighetsägare 3 .....	15
Privatperson 1.....	17
6.3 Kommunala instanser.....	18
Bygg- och miljönämnden .....	18
Socialnämnden .....	18

6.4	Övriga.....	18
	E.On.....	18
	Friluftsförbundet Upplands Väsby .....	18
	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap .....	19
	Naturskyddsföreningen Väsby .....	19
	Stockholm Exergi.....	19
	Svenska kraftnät .....	20
	Sveriges geologiska undersökning (SGU) .....	20
	Trafikförvaltningen (Region Stockholm).....	20
	Trafikverket.....	24
	Upplands Väsby Hembygdsförening .....	25
	Upplands Väsby Villaägarförening.....	26
	Vattenfall Eldistribution AB .....	27
6.5	För kännedom.....	27
	Miljöpartiet de gröna Upplands Väsby .....	27
	Väsby's Bästa .....	30
7.	Sammanfattande kommentar på specifikt ämne.....	34
7.1	Bebyggelsehöjd och buller .....	34
7.2	Dagsljus, solljus och skuggning .....	36
8.	Förslag till revidering av granskningsförslaget.....	37
8.1	Plankarta:.....	37
8.2	Planbeskrivning.....	38
9.	Synpunkter som ej har tillgodosetts (under planarbetet och före utgången av granskningstiden) .....	38
10.	Underlagsmaterial .....	39

## 1. Bakgrund till planarbetet

Kommunstyrelsen (KS) gav vid sitt sammanträde den 27 februari 2019 kontoret för samhällsbyggnad i uppdrag att arbeta fram ett förslag till detaljplan för Optimus, Vilunda 6:42 m.fl.

## 2. Planens syfte

Området Optimus ligger i centrala Väsby och är en del av Upplands Väsby's industrihistoria med en del äldre industribyggnader kvar. Idag är området präglad av verksamheter, parkeringsytor, kontor och viss kulturverksamhet, bland annat Väsby konsthall. Planen syftar till att utveckla området och skapa en ny blandad stadsdel med bostäder, kontor samt lokaler med möjlighet till förskola, samhällsservice, kultur och andra verksamheter. Området föreslås även innehålla ytor för nya mötesplatser. Längs med Väsbyån kommer befintligt rekreativstråk att finnas kvar. Sammanlagt möjliggör planförslaget 70 000 kvadratmeter nya bostäder och cirka 25 000 kvadratmeter för kontor och centrumfunktioner. Genom att blanda bostäder och verksamheter skapas möjlighet till levande stadskvarter med trygghet under dygnets alla timmar.

Byggnader och gårdar ska gestaltas på ett sådant sätt att en hög arkitektonisk kvalitet erhålls, som ger området en egen karaktär med historisk anknytning. Bebyggelsen som helhet ska kännetecknas av en lågmäld stadsmässig karaktär. En sammanhållen stadssiluett eftersträvas med några få väl motiverade högre volymer och med viss variation inom två olika karaktärsområden – kvarterstaden och verkstaden. Bebyggelsen ska utföras med goda materialval, färgskala och materialsättning ska vara väl sammanhållen och fasader ska utformas med omsorgsfulla detaljeringar för att skapa höga upplevelsemässiga värden. Bottenvåningarnas fasader ska präglas av en offentlig, öppen karaktär som bidrar till liv och trygghet i stadsrummet. Antalet balkonger mot allmän plats ska hållas nere och balkongerna ska vara väl integrerade i byggnadernas helhetsgestaltning. Entréer ska vara omsorgsfullt markerade.

Syftet med detaljplanen är också att säkerställa ett bevarande av Optimusbyggnaden med målsättningen att beakta byggnadens ursprungliga karaktärsdrag med avseende på volym, proportioner, fasadartikulering och interiöra öppna konstruktioner med genomsläppligt ljus.

## 3. Plansamrådet och förändringar

Miljö - och planutskottet (MPU) beslutade den 16 december 2020 att ett plansamråd skulle genomföras. Samrådet varade den 21 december 2020 – 12 februari 2021. Samrådskungörelsen var införd i Dagens Nyheter och i lokaltidningen ”Vi i Väsby/Mitt i Väsby”. Något offentligt samrådsmöte/öppet hus anordnades inte på grund av Covid-19 pandemin. Samrådsförslaget fanns att tillgå på kommunens hemsida och på biblioteket i Messingen.

Flertalet synpunkter under samrådet berörde frågan om översvämningar, buller, byggnadshöjder och ökade trafikmängder i och med exploateringen. Inkomna synpunkter redovisas och har besvarats i en samrådsredogörelse (daterad 2023-05-22).

Efter samrådet bearbetades och kompletterades förslaget framför allt beträffande planbestämmelser som säkerställer skyddsåtgärder och planbestämmelser som tydligare redovisar vilka gestaltningskrav som finns på bebyggelsen. Ett flertal utredningar togs fram eller uppdaterades inför granskningen av detaljplanen.

## 4. Granskning

Planutskottet (PU) beslutade om granskning den 14 juni 2023 på det bearbetade förslaget till detaljplan daterat maj 2023. Förslaget har varit på granskning mellan den 8 augusti 2023 – 13 september 2023. Granskningstiden förlängdes sedan till och med den 27 september 2023. Inkomna synpunkter är sammanfattade och kommenterade i detta granskningsutlåtande. Revideringar inför antagandet av detaljplanen redovisas under avsnitt åtta.

Berörda myndigheter, remissinstanser, kända organisationer och sakägare enligt fastighetsförteckningen har fått skriftlig information om granskningen och beretts tillfälle att yttra sig. Granskningsförslaget fanns på kommunens hemsida och sattes upp på biblioteket.

## 5. Inkomna synpunkter

Yttranden har inkommit från följande:

### 5.1 Obligatoriska

Länsstyrelsen  
Lantmäteriet

### 5.2 Fastighetsägare och övriga privatpersoner

Peab  
Fastighetsägare 1  
Fastighetsägare 2  
Fastighetsägare 3  
Privatperson 1

### 5.3 Kommunala instanser

Bygg- och miljönämnden  
Socialnämnden

### 5.4 Övriga

E.On  
Friluftsförbundet Upplands Väsby  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)  
Naturskyddsföreningen Väsby  
Stockholm Exergi  
Svenska kraftnät  
Sveriges geologiska undersökning (SGU)  
Trafikförvaltningen  
Trafikverket  
Upplands Väsby Hembygdsförening  
Upplands Väsby Villaägarförening  
Vattenfall Eldistribution AB

### 5.5 För kännedom

Miljöpartiet de gröna Upplands Väsby  
Väsby Bästa

## 6. Sammanfattning av inkomna synpunkter och kommentarer från kontoret för samhällsbyggnad

I kontorets kommentar redovisas om synpunkterna lagts till grund för en revidering av planen eller om så inte skett, varför de inte kunnat tillmötesgå. Fullständiga yttranden finns i planakten på kontoret för samhällsbyggnad, avdelningen för samhällsplanering och exploatering. Frekvent återkommande frågor och synpunkter sammanfattas och besvaras under kapitel 7.

Under granskningstiden, eller med överenskommet anstånd, har sammanlagt 24 yttranden inkommit. Allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter gäller hantering av översvämningssrisker, bullernivåer, byggnadshöjderna i förhållande till intilliggande lägre befintliga enfamiljshus samt att det befaras att det kommer bli trafikproblem längs med Optimusvägen.

### 6.1 Obligatoriska

#### **Länsstyrelsen**

Inkom (2023-10-09)

#### Bakgrund

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för granskning. Detaljplanen syftar till att skapa en ny blandad stadsdel med bostäder, kontor, förskola samt lokaler för samhällsservice, kultur och andra verksamheter. Planförslaget medger cirka 880 nya bostäder. Länsstyrelsens yttrande utgår från innehållet i 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

#### Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende hälsa och säkerhet avseende buller, farligt gods, översvämningssrisk och risk för ras och skred.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till strandskydd.

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

#### **Hälsa och säkerhet**

#### Buller

Planområdet utsätts för höga bullernivåer från järnvägen, Mälarvägen, Optimusvägen och Anton Tamms väg. Inom planområdet föreslår kommunen en blandning med slutna kvarter med högre våningsplan mot järnvägen samt halvöppna kvarter utmed lokalgatorna och Optimusvägen.

För samtliga lägenheter i de yttre hörnen i kvarter 5 och 6, där det inte går att skapa genomgående lägenheter för att uppfylla trafikbullerförordningens riktvärden, föreslår kommunen tekniska åtgärder i form av indragna balkonger som är minst 75 % inglasade med ljudabsorbenter i balkongens väggar och tak (bestämmelse m<sup>2</sup> i plankartan). Det finns även vissa skyddsåtgärder införda i plankartan för att skärma av ljudet med hjälp av byggnader eller skärmning. Med hänsyn till den höga ljudnivå som råder i anslutning till kvarter 5 och 6 anser Länsstyrelsen att föreslagen utformning i hörnlägena blir olämplig. Kommunen har inte heller redovisat eller säkerställt i plankartan att trafikbullerförordningens riktvärden klaras i de hörn som skapas vid flera kvarter där ljudnivåerna är över 60 och 55 dBA. På

vissa platser behöver hörn undvikas i utformningen av bostadsbyggnader då det inte går att till skapa goda ljudmiljöer.

I planbeskrivningen framgår det att samtliga fasader mot Mälarvägen, Optimusvägen och Anton Tamms väg utsätts för ljudnivåer över 60 dBA. Utifrån kommunens förslag på utformning och placering av kvarteren bedömer Länsstyrelsen att det kan bli svårt att klara riktvärdena för flertalet hörnlägenheter ut mot ovannämnda gator. Med nuvarande utformning ser Länsstyrelsen att det enbart går att utforma lägenheter som är 35 kvm eller mindre. Kommunen behöver visa att utformningen av dessa bostäder möjliggör att trafikbullerförordningens riktvärden kan följas och reglera detta i plankartan. Alternativt behöver kommunen presentera nya planlösningar och införa en bestämmelse i plankartan som styr att ljuddämpad sida mot bostadsgård går att till skapa.

För att avgöra om platsen är lämplig för avsett ändamål med hänsyn till människors hälsa behöver kommunen reglera utformningen enligt ovan i planskedet. Kommunen behöver vidare säkerställa att nödvändiga åtgärder är säkerställda i plankartan. Kommunen kan inte göra prövning mot trafikbullerförordningen inom detaljplanlagt område i bygglovsskedet. Kommunen behöver därför redovisa och reglera placering och utformning i planhandlingarna, d.v.s. i planbeskrivning och plankarta. Planen behöver innehålla bestämmelser som säkrar att kraven i 2 kap. 6 a § PBL klaras när planen genomförs.

**Kontorets kommentar:**

*Lägenhetsutformningar har studerats närmare efter granskningen. Hörnlägenheterna har ritats om till genomgående lägenheter med bostadsrum mot ljuddämpad sida och samtliga lägenheter inom planområdet klarar nu trafikbullerförordningens riktvärden utan tekniska anläggningar mot den bullerutsatta sidan. Plankartan kompletteras med planbestämmelser som säkerställer att lägenheterna utformas med bostadsrum mot ljuddämpad gårdssida eller smålägenheter om högst 35 kvadratmeter där tillämpligt. Planbestämmelse om indragna balkonger utgår.*

Vibrationer och stomljud

I bullerutredningen (Efterklang, 2022-05-12) framgår det att vibrationer är ett problem i området idag. Det innebär att markförhållandena medför risk för att orsaka vibrationer i planerade bostäder. Kommunen behöver införa planbestämmelser i plankartan som säkerställer att vibrationer och stomljud inte blir ett problem i planerade bostadsbyggnader.

**Kontorets kommentar:**

*Upplysning om komfortvägd vibrationsnivå tas bort och ersätts med planbestämmelse som tydliggör att komfortvägd vibrationsnivå om 0,3 mm/s ej får överstigas i bostadsrum.*

Transporter med farligt gods

Enligt riskutredningen ska fönster i fasad som vetter direkt mot Ostkustbanan utföras i lägst brandteknisk klass EW 30 inom 30 meter från närmaste spår. Kommunen behöver i plankartan säkerställa åtgärden för både ny och befintlig bebyggelse om plankartan medger bebyggelse inom 30 meter från närmaste spår.

**Kontorets kommentar:**

*Plankartan medger varken ny eller befintlig bebyggelse inom 30 meter från närmaste spår. Detta förtydligas i planbeskrivningen under avsnitt 2.11 Hälsa och säkerhet.*

### Översvämningsrisk

#### *Risk för översvämnning till följd av höga flöden i Väsbyån*

Sedan samrådet har kommunen tagit fram en konsekvensanalys (Sweco, 2023-05-10) över 200-årsflöde och beräknat högsta flöde (BHF) i Väsbyån. Konsekvensanalysen har bland annat identifierat följande konsekvenser vid ett BHF:

- Omöjlig framkomlighet och tillgänglighet till kvarter 4 och ATV 1. Varken vanliga fordon eller räddningstjänstens fordon kan ta sig fram till någon del av byggnaderna.
- Boende i kvarter 4 behöver evakueras och ges tillfälligt boende på annan plats.
- Verksamhet inom ATV 1 kommer behöva evakueras.
- Entréplan och fasader inom byggnad ATV 1 svämvas över (vattennivåer om cirka 1 meter inne i byggnaden).

Utöver ovanstående tillkommer materiella skador genom översvämnningar av garage och källare. Länsstyrelsen anser inte att delar av planförslaget är lämpligt med hänsyn till konsekvenserna vid BHF i Väsbyån. De delar som är olämpliga är ATV 1, ATV 3 samt kvarter 4. För kvarter 4 bedömer Länsstyrelsen att konsekvenserna vid BHF är så pass omfattande att de kan innebära konsekvenser för människors säkerhet. Länsstyrelsen anser inte att evakuering av verksamheter och bostäder är en riskreducerande åtgärd inom den fysiska planeringen. I de fall åtgärder inte kan vidtas bör kommunen överväga lämpligheten i att tillföra fler människor i området. För ATV 1 och ATV 3 bedömer Länsstyrelsen att planförslaget inte är lämpligt utifrån att byggnadernas konstruktion kan ta skada vid BHF i Väsbyån.

I enlighet med vad som står under *Utgångspunkter för bedömning av översvämningsrisk* (2022) på Boverkets hemsida behöver ny sammanhållen bebyggelse placeras över nivån för beräknat högsta flöde. Se även faktabladet *Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar i Stockholms län - med hänsyn till risken för översvämnning* (2017) på Länsstyrelsens hemsida.

#### **Kontorets kommentar:**

*Efter granskningen har höjdsättningen på torget och lokalgatan intill kvarter 4 setts över. Den nya höjdsättningen innebär att kvarter 4 blir framkomligt för gående och räddningstjänst även vid ett BHF och ingen evakuering av boende blir nödvändig. Höjdsättningen i plankartan är uppdaterad och detta beskrivs närmare i planbeskrivningen i antagandehandlingarna.*

*Verksamheter inom kvarter 4 kommer att översvämmas vid ett BHF. Höjdsättningen av Optimusvägen och Anton Tamms väg intill kvarter 4 kan inte ändras utan att avsevärt förvärpa skyfallssituationen utanför planområdet och på så sätt riskera att bebyggelse utanför planområdet tar skada vid ett skyfall. Planbestämmelser finns i planen som säkerställer att nya byggnader uppförs vattentäta upp till nivån +4,9 meter, vilket innebär att översvämnning av lokaler i bottenvåningen inte kommer skada byggnadens konstruktion. Det kommer bli materiella skador på byggnadsmaterial som är organiskt och fukt känsligt, såsom trä, skivmaterial, gipsskivor mm. Centrumverksamhet i bottenvåning i kvarter 4 kommer att förses med alternativa entréer ovan nivån +4,9 meter mot innergården. Kommunen bedömer därav att det inte föreligger risk för hälsa och säkerhet.*

*Vad gäller ATV-husen så är dessa befintliga och det går inte att skydda dessa helt vid ett BHF-scenario. Planläggningen av dessa innebär att vissa planbestämmelser som försäkrar att de befintliga byggnaderna bättre anpassas till ett sådant scenario kan införas, exempelvis genom att ställa krav på entréer ovan BHF-nivå och skydd av tekniska installationer.*

*Ett konstruktionsutlåtande togs fram efter granskningen. Denna visar att ATV-husens konstruktion inte kommer att påverkas skadligt om vattnet stiger till +4,9 meter. I detaljplanens granskningsskede var tanken att även befintliga byggnader skulle vara vattentäta, genom en utanpåliggande konstruktion. Konstruktionsutlåtandet visar dock att detta skulle medföra ett tryck på fasaderna som i stället kan skada byggnadernas konstruktion. Planbestämmelsen som säkrar att byggnader uppförs vattentäta upp till nivå +4,9 meter har med anledning av detta korrigerats för att enbart gälla ny bebyggelse.*

*För att verksamheterna i kontorshusen ska kunna bedrivas även under ett BHF-scenario har höjdsättningen av torget justerats. Den förändrade höjdsättningen innebär att byggnaderna är framkomliga även under ett BHF-scenario. Räddningstjänsten kommer alltså fram till någon del av samtliga kvarter med den justerade höjdsättningen. Planbestämmelser finns som säkerställer att alternativa entréer belägna ovan nivå +4,9 ska finnas. Planbestämmelse som säkerställer att tekniska installationer under +4,9 meter ska översvämningssäkras har införts. Med dessa bestämmelser införda bedömer kommunen att det är fördelaktigt att de befintliga kontorshusen planläggs då planbestämmelserna bidrar till att minska konsekvenserna vid ett BHF och säkerställer att ingen risk för hälsa och säkerhet föreligger. Det kommer dock bli materiella skador på byggnadsmaterial som är organiskt. Skadat material måste bytas ut och uttorkning måste ske av byggnadsdelarna som påverkats.*

*Det har övervägts noggrant om befintliga kontorshus inom planområdet ska planläggas eller ej. Kontoret bedömer att en fortsatt planläggning är att föredra då byggnaderna till viss del kan anpassas med hänsyn till översvämningriskerna och på så vis eliminera risker för hälsa och säkerhet.*

#### Risk för ras och skred

*PM Utredning stabilitet (VAP, 2021-12-21) visar på att stabiliteten mot Väsbyån inte är tillräcklig och att det krävs åtgärder för stabiliteten längs med ån. Kommunen har reglerat krav på åtgärd i plankartan genom bestämmelse Skydd1 som ställer krav på att säkerhetsfaktorn ska vara minst 1,0 vid odränerad och kombinerad analys. Stabiliteten för slänten kan bedömas antingen genom partialkoefficientmetoden eller totalsäkerhetsmetoden. Om totalsäkerhetsmetoden används ska säkerhetsfaktorn vara större än 1,0 i enlighet med IEG:s tillämpningsdokument. Detsamma gäller planbestämmelse b2 och b3. Kommunen har därför inte säkerställt stabiliteten mot Väsbyån i plankartan.*

*Av planhandlingarna framgår att tillfälliga översvämningsskydd kan behöva användas. Enligt PM Utredning stabilitet (VAP, 2021-12-21) får vallningen installeras först 5 meter från Väsbyåns befintliga släntrön för att bibehålla tillåten säkerhetsmarginal mot skred vid tillfällig vallning. Om vallning är en åtgärd behöver kommunen se till att markens stabilitet för åtgärden är säkerställd och att detta regleras i plankartan.*

#### **Kontorets kommentar:**

*Planbestämmelserna ändras så att det står partialkoefficientmetoden i stället för dimensionerande värden, då detta är vad som åsyftades med dimensionerande värden. Planbestämmelse som säkerställer att vallning sker på korrekt sätt har adderats.*

Rådgivande synpunkterStrandskydd

Av plankartan framgår att bestämmelsen om upphävande av strandskydd gäller för kvartersmark och allmän plats TORG, GATA1, GATA2, GATA3, GATA4 och GCVÄG. För att tydliggöra inom vilket område det gäller kan kommunen införa en administrativ bestämmelse, t.ex. a1.

**Kontorets kommentar:**

*Enligt Länsstyrelsens förordnande från 1977 med tillhörande upprättad karta, så omfattas inte Väsbyån av strandskydd. Väsbyån saknar markering i den karta som tillhör beslutet, vilket innebär att strandskydd inte råder då det saknas intresse för strandskyddets syften. Länsstyrelsen beslutade 1999 att strandskyddet skulle ha samma omfattning som bland annat angetts i beslutet från 1977. Då tidigare beslut finns om att Väsbyån inte omfattas av strandskydd, och motiveringen är saknade intresset för strandskyddets syften, gör kommunen bedömningen att strandskyddet inte återinträder på platsen även om en plan upphävs eller ersätts. Planbestämmelser om upphävande av strandskyddet plockas därav bort.*

**Lantmäteriet**

Inkom (2023-08-31, 2024-01-31)

Gränsdragningen mellan planbestämmelser och planbeskrivning

För Lantmäteriet framstår det som oklart om illustrationen över möjliga 3D-fastighetsbildningar är en planbestämmelse eller någonting annat. Om det inte är en planbestämmelse avråds från att redovisa denna på plankartan.

**Kontorets kommentar:**

*Illustrationen över möjliga 3D-fastighetsbildningar syftar till att tydliggöra vad som gäller där användningsområdena (GATAx) och (B) kombineras i plankartan. Allmän platsmark är avgränsad vertikalt uppåt till 4,7 meter och kvartersmark är avgränsad vertikalt nedåt till 4,7 meter. Illustrationen plockas bort och flyttas till planbeskrivningens genomförandebeskrivning.*

Blandningen mellan enskild och allmän kvartersmark

Kombinationen S1S2C2K innebär en blandning av enskild kvartersmark (centrum och kontor) och allmän kvartersmark (förskola), d.v.s. ”kvartersmark för annat än enskilt bebyggande”. Det reser frågan om det är möjligt att tillämpa inlösenrätten i 6 kap. 13 § 2 p. PBL respektive inlösenkyldigheten i 14 kap. 14 § 2 p. PBL, vilka bestämmelser enbart gäller för allmän kvartersmark. Det reser också frågan om området vid en markåtkomstsituation ska värderas som ett expropriations- eller vinstfördelningsfall (jfr 5 kap. 10 a § FBL med hänvisning till 14 kap. 14 § PBL).

**Kontorets kommentar:**

*Kontoret för samhällsbyggnad noterar Lantmäteriets kommentarer gällande inlösenrätt och skyldigheter samt markåtkomstsituationen. Inför antagandet av detaljplanen har det kommunala fastighetsbolaget förvärvat fastigheten Vilunda 6:82, där blandningen av enskild- och allmän kvartersmark är planlagd. Kommunen bedömer därav inte att inlösenrätten eller en markåtkomstsituation blir problematisk i genomförandet.*

### Gränshierarki

Lantmäteriet konstaterar att kommunen i den aktuella detaljplanen angivit att flera planbestämmelser (egenskapsbestämmelser) avgränsas av användningsgräns. Detta strider mot gränshierarkin enligt Boverkets allmänna råd BFS 2020:6. Det är i de flesta fall olämpligt att inte följa regelsystemet i planbestämmelsehierarkin. Genom att använda sig av en ”hemmasnickrad lösning” blir plankartan mycket mer svårläst för den som är van vid att läsa plankartor. Lantmäteriet rekommenderar därför starkt att kommunen utformar planen på ett annat sätt.

Tips: En möjlig lösning för att hålla nere antalet beteckningar när en egenskapsbestämmelse ska täcka ett helt kvarter är att bestämma att de aktuella planbestämmelserna ska avgränsas med sekundär egenskapsgräns i stället för egenskapsgräns. Om kommunen inte ritar ut någon sekundär egenskapsgräns i ett kvarter innebär det i så fall att det endast är användningsgränser eller i förekommande fall planområdesgränser som avgränsar planbestämmelsen.

#### **Kontorets kommentar:**

*Avgränsningen av egenskapsbestämmelser till användningsgräns bedömer kommunen inte bryter mot gränshierarkin i BFS 2020:6. Det allmänna rådet innebär att egenskapsgränser döljs av gränser som ligger högre upp i hierarkin (användnings- eller planområdesgränser). Inom ett användningsområde utan egenskapsgränser inuti kan egenskapsbestämmelser redovisas utan någon hänvisning till gränser högre i hierarkin. I detta fall innehåller respektive användningsområde ett flertal egenskapsområden. I stället för att placera en beteckning inom respektive egenskapsområde har man valt att avgränsa till användningsgräns i stället. Kommunen vill påpeka att detta inte är en ”hemsnickrad lösning” utan är inbyggt i programvarorna framtagna för att upprätta plankartor. Programvarorna är också uppbyggda för att följa BFS 2020:6. Kommunen bedömer även att denna typ av redovisning är tydligare då samtliga kvarter är planlagda med flertalet egenskapsbestämmelser.*

*Att i stället hänvisa till sekundär egenskapsgräns fungerar inte för denna plan. Flertalet kvarter har efter granskningen fått tillkommande planbestämmelser som avgränsas av sekundära egenskapsgränser. Att reglera bestämmelser som ska gälla hela användningsområdet till sekundära gränser bedömer kommunen blir otydligt i just denna detaljplan.*

## **6.2 Fastighetsägare och övriga privatpersoner**

### **Peab**

Inkom (2023-09-25)

Peab är i grunden positivt inställda till detaljplanen och de värden planen skapar för området. Däremot önskar de få förtydliganden i några frågor.

1. I dagvatten och skyfallsutredningarna för det nya detaljplaneområdet kan Peab inte hitta att man har analyserat eventuell påverkan av Peabs fastighet, Messingen kv 8, del av Vilunda 19:1. Peab planerar för att bygga ett p-hus på fastigheten enligt gällande detaljplan.

Har planförslaget för Optimus någon påverkan på Messingen kv 8, del av Vilunda 19:1, eller gäller skrivelsen i skyfallsutredningen ”Jämförelse av de maximala vattendjupen utanför planområdet visar att ombyggnationen av Optimus har minimal påverkan på omgivningen” även för detta område?

Om man har undersökt hur den nya planen påverkar Peabs fastighet, har man utgått från gällande detaljplan eller utgått från det utförande som Väsby Entré föreslår för platsen?

**Kontorets kommentar:**

*Den skyfallsutredning som gjorts har utgått från planerad bebyggelse i enlighet med gällande detaljplan för fastigheten, detaljplan för Södra Messingen. Skyfallsutredningen visar ingen förändring av skyfallsnivåerna inom detaljplanen för Messingen.*

2. I skyfallsutredningen står det att nuvarande planförslag ej leder till en ökning av risken för översvänningsnivån i Anton Tamms väg vid eventuellt 100-års regn. Anledningen till detta beskrivs vara att ombyggnationen i Optimus leder till att planområdets hårdgöringsgrad minskar, mot dagens utformning, samt att den nya detaljplanen möjliggör för dagvattenåtgärder som kan omhänderta ca 550 m<sub>3</sub> vatten.
3. Hur säkerställs att de åtgärder som föreslås ovan verkligen blir av, till exempel att dagvattenåtgärder som kan omhänderta ca 550 m<sub>3</sub> verkligen byggs?
4. Det står i skyfallsutredningen att minskningen av magasineringsförmåga blir procentuellt liten. Så som det är skrivet bedömer Peab att det faktiskt blir en försämring av magasineringsförmåga mot dagens förmåga. Vad är den totala procentuella försämringen av magasineringsförmågan som planen medför för området?

**Kontorets kommentar:**

*Åtgärder säkras genom planbestämmelser om dagvattenåtgärder och vegetation på innergårdar och förgårdsmark. Stora delar av vattenhanteringen görs inom gatuområdena där växtbäddar är projekterade. Totalt sett försämras inte skyfallssituationen, även om delar försämras så sker förbättringar på andra platser, vilket totalt sett inte påverkar Anton Tamms väg.*

5. I området omkring Peabs gällande detaljplan pågår det, förutom arbeten med detaljplanen Optimus, även arbeten med detaljplanen Väsby entré. Hur har samordningen mellan dessa planer varit gällande dagvatten och skyfall? Finns det risk för att framkomlighet i både Anton Tamms väg och Industrivägen omöjliggörs för utryckningsfordon under samma period vid ett 100-års regn?

**Kontorets kommentar:**

*Samordning har skett mellan planerna. Inom detaljplanen för Optimus försämras inte skyfallssituationen utanför planområdet. Kommunen har inlett ett arbete med en åtgärdsplan för Väsbyån där skyfallsfrågan ingår.*

6. I planbeskrivningen framgår det att parkeringstalet för bostäder är 0,65 platser/lägenhet, i linje med det politiska beslut som gavs vid beslut om samråd (2020-12-16 §98). I parkeringsutredningen föreslås däremot en p-norm på 7 bilar/1000 kvm BTA, 0,56 bilplatser/lägenhet (80 kvm BTA/lägenhet).

Är det satta parkeringstalet för detaljplanen på 0,65 per lägenhet oavsett lägenhetsstorlek? Det vill säga, är parkeringstalet för till exempel 1 rum och kök, 0,65?

**Kontorets kommentar:**

*Det politiska beslutet innebär p-tal 0,65-per bostad oavsett lägenhetsstorlek.*

**Fastighetsägare 1**

Inkom (2023-09-10)

Privatpersonerna framhåller att inga byggnader bör överskrida 5 våningar, enligt gällande praxis, för att inte ytterligare försämra dagsljus för lägenhetsinnehavare och befintlig bebyggelse. Mot Optimusvägen bör inga byggnader överstiga 3 våningar för att estetiskt koppla mot den gamla villabebyggelsen på andra sidan gatan.

De bullerskäl som anförs är inte konsekventa och det finns ingen alternativ studie som visar att bullernivåer inte kan uppnås med lägre bebyggelse mot järnvägen. Dessutom anförs att bullerskärm inte behövs vid järnvägen, vilket borde vara ett alternativ som utreds i en seriös bullerstudie.

Vid bullerskärm på både Mälarvägen och järnvägen uppnår man rimligen samma ljudbild som genom att bygga höghus. Höga hus passar inte in i befintlig miljö och kommer sannolikt inte att vara attraktiva bostäder, vilket riskerar skapa ett framtida problemområde i stället för ett attraktivt bostadsområde.

Trafikvolymen och hastigheten på Optimusvägen är besvärande och flertalet incidenter har inträffat mitt emot planområdet. En flytt av pendelparkeringen till andra sidan järnvägen bör övervägas, i syfte att kompensera för den ökande trafiken av tillkommande bebyggelse.

Privatpersonerna har inte hittat någon kravställning eller svar från kommunen hur tiden för byggherren att genomföra byggnationen ska begränsas. Privatpersonerna vill inte ha en upprepning av stationsområdet där byggnation pågått i tio år och fortfarande inte är klart. Privatpersonerna förordar att en tidsperiod för byggnationens start samt färdigställande ska fastställas så att tiden för bullerstörningar från bygget begränsas.

Privatpersonerna föreslår att gränsen för antalet lägenheter under 30 kvadratmeter sänks till maximalt 25 % av det totala antalet. Det säkerställer en god mix av hyresgäster och främjar inflyttning av större andel familjer.

**Kontorets kommentar:**

*Se kontorets svar rörande byggnadshöjder och buller under avsnitt 7.  
"Sammanfattande kommentarer på specifikt ämne".*

*Infartsparkeringen ligger inom pågående detaljplan för stationsområdet. Just nu pågår utredningar inom ramen för stationsområdets planering där infartsparkeringens lokalisering ingår som en del av många. Optimusvägen planeras även fortsättningsvis för hastighetsbegränsning 30km/timme.*

*Kommunen är angelägen om att minimera påverkan för kommunens invånare under byggtiden. Dialog om utbyggnadsordning pågår mellan fastighetsägaren och kommunen. Eftersom detta är ett projekt där fastighetsägaren är privat och inte ett projekt på kommunal mark har kommunen dessvärre begränsade möjligheter till reglering av utbyggnadstakt och att införa krav på färdigställandedatum.*

*I detaljplanen regleras att högst 40% av bostäderna inom respektive kvarter får vara 35 kvadratmeter eller mindre. Syftet är att säkerställa att det finns en blandning av bostadsstorlekar inom planområdet. Privatpersonernas förslag att minska procentsatsen kan innebära att tilltänkt utbyggnad inte blir genomförbar. Exempel på detta är att ett flertal av fasaderna är särskilt utsatta för höga bullernivåer, vilket innebär att endast genomgående lägenheter eller bostäder som är 35 kvadratmeter eller mindre får vetta mot bullerkällan.*

**Fastighetsägare 2**

Inkom (2023-09-12)

De allra flesta synpunkter som privatpersonerna anförde under samrådet har adresserats eller förtydligats i planen, utmärkt. Likväl kvarstår några synpunkter.

I handlingarna framgår det att bebyggelsen närmast Optimusvägen ska vara 3–5 våningar. Privatpersonerna har noterat att ingen bild eller beskrivning visar byggnader lägre än 4 våningar, om än den fjärde våningen har takkupor. Insynen till befintlig bebyggelse minskar inte bara för att det är färre fönster på fjärde våningen. Privatpersonerna vill ha en förklaring hur kommunen resonerar. Kommunen framhåller också att det krävs väldigt höga hus mot järnvägen för att hålla nere bullernivåerna, men undviker likafullt att uppföra ett bullerplank närmast rälsen som rimligen borde ha påtaglig effekt.

Privatpersonerna har redan tidigare belyst problem med efterlydnaden av hastigheten på Optimusvägen, vilket yttrar sig som vibrationer för de intilliggande husen. Den nya utformningen av vägen, rak och bred, kommer inte att stävja lusten för mindre laglydiga att hålla nere farten till stipulerade 30 km/h. Privatpersonerna ber kommunen att se över farddämpande åtgärder tidigt, till exempel förstärka vägen för att möjliggöra falllucka eller uppföra fartkamera. Nuvarande chikan uppmuntrar snarare till fortkörning för att hinna före mötande fordon.

De begränsade parkeringsmöjligheterna i området kommer med hög sannolikhet innebära att besökande till boende och annan verksamhet snurrar runt och bidrar till ökad trafik och därmed buller- och miljöpåverkan, för att så småningom parkera på villagatorna i Folkparksområdet.

Privatpersonerna kan konstatera att det inte råder någon brist på ej färdigställda projekt runt om Väsby, till exempel norr om Anton Tamms väg eller längs Dragonvägen. Vad finns det som säger att det inte blir likadant här, en ödetomt under flera år. Det borde finnas villkor vid upphandlingen av byggnationen att bolagen antingen inte få ha några ofullbordade projekt i kommunen eller att de drabbas av kännbart vite för varje dag som går över ett rimligt slutdatum. I prospektet hänvisas till PBL som tydligen uppger maximalt 15 år som en rimlig tid. För en lekman kan det tolkas som att tomten kan rivas första dagen för att sedan stå obebyggd i 14,5 år innan den bebyggs sista halvåret. Det är inte rimligt i våra ögon.

Avslutningsvis vill privatpersonerna upprepa förslaget att uppföra bullerplank på västra sidan ån för att dämpa ljudet från järnvägen närmast källan. Det skulle också vara ett stort lyft för naturupplevelsen längs gångstråket vid ån. Privatpersonerna är medvetna om att marken inte ingår i berörd plan, men det påverkar byggnadslösningarna för området så påtagligt att det borde övervägas som en del av lösningen på bullerproblemet. Att bullersituationen klaras även utan föreslaget bullerplank gäller rimligen endast ljudet inne i byggnaderna. För de som använder promenadstråket utmed ån skulle ett plank göra en enorm skillnad och rimligen då på järnvägssidan för att behålla ån kvar inom synhåll. Väsbyån är ett sällsynt inslag av vatten, lättillgängligt för kommuninvånarna, och borde utnyttjas bättre! Kommunen själva skriver att ån är ett mycket värdefullt inslag för rekreationen i centrala Väsby. Planket skulle kunna utsmyckas med inslag av konst (tämligen vandalsäker eftersom ån avgränsar den).

**Kontorets kommentar:**

*Se kontorets svar rörande byggnadshöjder och buller under avsnitt "Sammanfattande kommentarer på specifikt ämne".*

*I planhandlingarna finns beskrivet att våningarna mot Optimusvägen är 3-5 våningar och att i dessa finns en möjlighet att, utöver beskrivet våningstal, inreda en takvåning. Takvåningen blir inte en fullgod våning utan uppförs med takkupor. Detta stämmer överens med det visuella materialet som är framtaget. Idag finns bebyggelse längs med Optimusvägen i liknande höjder. Kontoret bedömer att skalan är väl anpassad till områdets förutsättningar och kommunens styrdokument.*

*Vid ombyggnation av Optimusvägen är det viktigt att förhindra vibrationernas väg. Marken utgörs till största del av friktionsjord ovan berg. Det finns olika alternativ att utreda för att begränsa vibrationernas väg genom marken. Beroende på vilka åtgärder som vidtas vid ombyggnation av Optimusvägen kan vibrationsnivåerna i befintliga villor längs Optimusvägen komma att minska i framtiden trots ökad trafik. Optimusvägen får en rakare utformning, men körbanan blir smalare och angörings- och parkeringsfickor längs med körbanan anläggs. På den östra sidan av vägen tillkommer planteringar och en gångbana. Dessa åtgärder skapar en mer stadsmässig karaktär som även bidrar till minskad hastighet. Chikanerna tas bort när vägen byggs om.*

*Kommunen arbetar för att gynna hållbara färdmedel och ett minskat bilberoende. Planområdet har ett bra kollektivtrafiknära läge vilket motiverar ett lägre bilberoende. Området kompletteras även med fler cykelbanor. Parkeringsstalet för bostäder är 0,65 platser per lägenhet, i linje med det politiska beslutet som gavs vid beslut om samråd (2020-12-16 §98). Parkering för verksamheter har utretts och föreslås bli 15 platser per 1 000 kvadratmeter BTA handel, för kontor 6,75 platser per 1 000 kvadratmeter BTA och för förskola 5,1 platser per 1 000 kvadratmeter BTA. Parkeringsbehov för olika verksamheter varierar under olika tidpunkter under veckan. Parkeringar för boende är som mest använda under vardagsnätter, kontorsparkeringar har maximal beläggning under förmiddagen och parkeringar för andra verksamheter kan variera. Om bilplatser inte reserveras för varje särskild verksamhet kan variationen i parkeringsbehoven leda till att det totala behovet av platser blir mindre. Sammanvägt bedömer kontoret att behovet av parkeringar är täckt.*

*Kommunen är angelägen om att minimera påverkan för kommunens invånare under byggtiden. Dialog om utbyggnadsordning pågår mellan fastighetsägaren och kommunen. Eftersom detta är ett projekt där fastighetsägaren är privat och inte ett projekt på kommunal mark har kommunen dessvärre begränsade möjligheter till reglering av utbyggnadstakt och att införa krav på färdigställandedatum. Genomförandetiden på 10 år innebär att fastighetsägaren har en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras under denna period utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla tills den ändras eller upphävs. Genomförandetiden innebär dock ingen skyldighet att bygga.*

**Fastighetsägare 3**

Inkom (2023-09-27)

Privatpersonen hänvisar till omprövning av tidigare synpunkter och yttranden från boende och sakägare i samrådsskedet då det lämnats utan bifall.

Privatpersonen tror att det är kommunens krav på bevarandet av Optimushuset och en förskola som driver upp höjden och tätheten mellan byggnaderna.

Det ligger i fastighetsägarens ekonomiska intresse att maximera byggnadernas totala volym och areal. En hög nyttjandegrad ger ett högre marknadsvärde, vilket också synliggörs när man jämför den lägre nyttjandegraden i detaljplan Södra Messingen med låga hus och gröna områden. Det är livskvalitén som får stå tillbaka när byggnationen maximeras. Gaturummet mellan kvarteren är 14 meter, vilket medför att nedre våningsplanen får begränsat dagsljus.

Planteringsytan på kvarterens gårdar har minskat från 40 procent till 30 procent. Kommer de planerade 141 träd som ska kompensera befintliga alléer att planteras, då det inte är villkorat i detaljplanen?

Bullernivåerna vid fasader mot Anton Tamms väg, Optimusvägen och Mälärvägen överskrider 60 dBA och mot järnvägen överskrider 65 dBA. Detaljplanen tillåter att 40 procent av lägenheterna får vara mindre än 35 kvm och kan användas vid fasad där bullernivån överskrider 60 dBA. Enligt kommunens regler om offentliga rum ska parker vara en möjlig plats att rekreera sig, ändå är parkmark inritad i detaljplan där ljudnivåer på 91 dBA är uppmätta i bullerutredningen.

Det beskrivs att detaljplanen följer kommunens översiktsplan. Det stämmer inte då parkeringstalet överskrider med 150 parkeringsplatser från tidigare förslag, från 500 till nuvarande cirka 650 parkeringsplatser. Kommunens ambition att hålla ner bilinnehav i kollektivtrafiknära områden kan därmed ifrågasättas.

Bebyggelsen som helhet ska kännetecknas av en lågmäld stadsmässig karaktär, vilket ifrågasätts då åtta byggnader är högre än Folkparksberget som ligger på +33 meter. Utsikten över Optimusområdet kommer att försvinna för villorna i Folkparken, då flertalet ligger på lägre höjd än länkbyggnaden mellan kontorshuset. Kommunens avsikt är att Optimushuset ska bevaras, då den är kulturhistoriskt värdefull. Den ska gestalta och vara det centrala i området och harmonisera i höjd med villabebyggelsen. När man kommer från stationsområdet så borde Optimushuset ges mer plats och inte en skyskrapa som är 20 meter högre än den mest värdefulla byggnaden i området. Villasamhället Folkparken ger Optimusområdet ett stort kulturellt och visuellt mervärde i form av småhus från olika tidsepokar med grönskande trädgårdar, höga träd och kuperad terräng.

Det är framför allt höjden på byggnaderna som har en negativ inverkan på villorna i Folkparken som bara kommer se fasader och tak. Det är positivt att det befintliga kontorshuset och lagerlokalen rivs. Att däremot ersätta de gamla byggnaderna med högre och tätare huskroppar som är 8–12 meter högre än villorna är inte bra. Räknas de nya byggnadernas gavelspetsar in så kan ytterligare 5 meter adderas. I detaljplaneförslaget ingår en anpassning av de nya byggnaderna till villabebyggelsen genom en lägre skala. Hur har kommunen räknat på den lägre skalan och anpassningen till villorna?

Privatpersonen har sin fastighet i närheten av planområdet och har idag en otroligt vacker utsikt mot Runby med många stora vackra träd som speglar årtidernas olika skiftningar. Den utsikten kommer att försvinna i och med byggnationen av en 60 meter lång och +25,8 meter hög byggnad där ytterligare en byggnad om +38,8 meter reser sig upp bakom. Ser man till våningsplan motsvarar det 4–8 våningar högre än privatpersonens bostadshus. Solnedgången över Runby försvinner och kvällssolen på uteplatsen reduceras så mycket att tjänstemännen inte vill visa relevanta solkurvor trots att privatpersonen efterfrågat det.

För 40 år sedan var området inte så bullerstört, men med ökad bil-, tåg- och flygtrafik över Väsby har bullret ökat markant. Inga bullerreducerande åtgärder har utförts mot järnvägen på grund av ett avtal med Banverket på 1990-talet. Privatpersonen har under hela sitt liv följt utvecklingen av centrala Upplands Väsby. Privatpersonen köpte fastigheten för dess centrala läge med närhet till kollektivtrafiken. Det var mycket rörelse i området, men lite buller och helgerna var lugna. Försvinner utsikten och kvällssolen så tas också den sista livskvaliteten bort och kvar är ett bullrigt mörker och utsikt mot en betongfasad.

I Stadsmässighetsdefinitionen från år 2018 sägs att stadsutvecklingen sker i tät dialog och samverkan med medborgare och andra aktörer. Intresset för en dialog mellan villaägarna i Folkparken och kommunen har varit i det närmaste obefintlig angående projektet Optimus. Det är först nu i slutskedet av granskningens som samtal erbjudits. Det är dessutom anmärkningsvärt att samtal ska ske enskilt och inte i grupp med villaägarna. Det kommer att resultera i en ofördelaktig maktbalans där villaägarna behöver argumentera enskilt mot kommunen. Privatpersonen förväntar sig att politiker och tjänstemän ordnar ett möte där alla berörda villaägare får närvara med en presentation hur byggnationen påverkar omgivningen. Till exempel behöver frågor om rivning av byggnader, sanering och tidsplan tas upp.

En bullerskärm mot järnvägen bör uppföras då ljudnivåerna från tågen kommer att öka i och med rivningen av byggnaderna samt att den skulle reducera bullret vid å-stråket.

Ekonomisk kompensation bör diskuteras med villaägare som lider skada.

Tider då byggnation får förekomma bör diskuteras och villkoras i planbestämmelserna så att byggnation inte pågår under kvällar och helger. Samt att det då inte ligger på villaägarna att förhandla med byggtreprenören.

#### **Kontorets kommentar:**

*Se kontorets svar rörande byggnadshöjder, buller, utsikt och solljus under avsnitt 7. "Sammanfattande kommentarer på specifikt ämne".*

*Optimus ursprungliga fabriksbyggnad från 1908 ligger centralt i området. Den avses att bevaras då den präglar bebyggelsemiljön, fortfarande utgör ett symbolvärde och fyller en identitetsbärande funktion för Upplands Väsby som historisk industriort. Optimushuset har ett högt värde och är en del av Upplands Väsby kulturarv. Byggnaden har en stor potential och kan utvecklas till en viktig målpunkt, inte bara för området utan för hela kommunen, beroende på innehåll.*

*Tillskottet av bostäder innebär ett ökat behov av förskoleplatser i området som befintliga förskolor inte kan uppta. Därför planeras en förskola i Optimushuset.*

*Detaljplanen för Södra Messingen fick laga kraft år 2009. Kommunen har sedan dess en ny översiktsplan som är vägledande för utbyggnaden och det har införts nya lagar som påverkar möjligheter och regleringar. För Södra Messingen förutsätts att en tre meter hög bullerskärm uppförs längs med spåren för att klara Trafikbullerförordningens riktvärden. Trafikverket är huvudman för spårområdet och avgör huruvida de vill ha en sådan anläggning på sin fastighet.*

*Planteringsytan har minskat eftersom ett flertal funktioner behöver inrymmas inom gårdarna. Alléer är skyddade biotoper i miljöbalken och får inte fällas utan tillstånd. Dispens måste sökas hos Länsstyrelsen och först sedan sådan beviljats kan träden fällas. Dispens för att fälla träden inom aktuella alléer har därför sökts av kommunen och erhållits från Länsstyrelsen. Inkluderat i ansökan finns plantering av 141 nya träd, som*

*kompensation för borttagna alléer. Detta regleras i annan lagstiftning än plan- och bygglagen och behöver därav inte regleras i detaljplan.*

*Promenadstråket längs med Väsbyån är ett befintligt stråk, som är mycket utsatt av buller från järnvägen och ligger inom skyddsavstånd för farligt gods. Av dessa anledningar planläggs detta som park men det planeras inget program för stadigvarande vistelse här. Å-stråket är en del av kommunens "Upplevelsestråk", vilket är en promenadslinga genom hela kommunen.*

*I kommunens gällande trafikplan finns riktvärden för parkeringstal redovisade. Miljö- och planutskottet beslutade 2020-12-16 §98 att parkeringstalet ska vara 0,65 parkeringsplatser per lägenhet, vilket sammantaget innebär ett lägre parkeringstal än om riktvärdena i trafikplanen hade följts.*

*Inget samrådsmöte hölls på grund av pandemin och kontoret planerar inte för något informationsmöte i dagsläget. Frågor kring planarbetet och genomförandet av detaljplanen kan skickas till [fysiskplanering@upplandsvasby.se](mailto:fysiskplanering@upplandsvasby.se) så kommer någon att ta kontakt med avsändaren.*

*Kontoret bedömer inte att planarbetet föranleder till kompensation för fastighetsägare. Kommunen har rätt att besluta om ändrad markanvändning, men en fastighetsägare har samtidigt en principiell rätt till pågående markanvändning. Om en fastighetsägare förhindras att fortsätta använda marken på samma sätt som tidigare kan en ersättningssituation uppstå. Rätten för fastighetsägare och andra sakägare att få ersättning eller kunna kräva inlösen till följd av beslut enligt plan- och bygglagen regleras i lagens fjortonde kapitel.*

*I detaljplaner regleras inte byggtider utan detta regleras i annan lagstiftning. När kommunen ger startbesked för att påbörja byggnation följer man Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser.*

### **Privatperson 1**

Inkom (yttrande 1, 2023-08-15 och yttrande 2, 2023-08-23)

Privatpersonen önskar att det är fri utsikt, likt en öppen korridor, mot gethagen vid Hembygdsgården. Vidden är viktig. Privatpersonen önskar låga enplansbyggnader för att undvika höga husfasader. Ljusinsläppet är viktigt i våra breddgrader.

Längs Väsbyån önskar privatpersonen en ordnad parkmiljö och föreslår bodar längs med ån med möjlighet till försäljning av olika produkter.

### **Kontorets kommentar:**

*Se kontorets svar rörande byggnadshöjder och buller under avsnitt 7. "Sammanfattande kommentarer på specifikt ämne".*

*Enplansbyggnader är inte förenligt med översiktsplanen i detta centrala läge. Promenadstråket längs med Väsbyån är ett befintligt stråk, som är mycket utsatt av buller från järnvägen och ligger inom skyddsavstånd för farligt gods. Av dessa anledningar planläggs detta som park men det planeras inget program för stadigvarande vistelse här. Å-stråket är en del av kommunens "Upplevelsestråk", vilket är en promenadslinga genom hela kommunen.*

## 6.3 Kommunala instanser

### **Bygg- och miljönämnden**

Inkom (2023-09-27)

Inför kommande renovering och utformning av lokalerna är det viktigt att avhjälpandeåtgärder i ”Optimushuset” utförs av sakkunnig under genomförandeskedet.

#### **Kontorets kommentar:**

*Bygg- och miljönämndens yttrande noteras. Avhjälpandeåtgärder krävs i detaljplanen. Tillsynsmyndigheten ansvarar för att kontrollera och följa upp föreslagen åtgärdsplan.*

### **Socialnämnden**

Inkom (2023-09-27)

Socialnämnden ser positivt på detaljplanen och tycker det är bra att området moderniseras och innehåller fler olika former av bostäder och lokaler.

Det är viktigt att kommunen fortsätter att arbeta medvetet med att utforma bostäderna för att möta bostadsbehovet i kommunen. Det handlar både om upplåtelseform och storlek, men att även se över behovet av exempelvis särskilda bostäder för äldre, funktionsnedsatta och för unga vuxna och studenter. Det är också av vikt att beakta trygghetsaspekten i ett område genom exempelvis belysning, tillgängliga gångvägar som främjar olika former av aktivitet och rörelse i området. Flertalet av dessa aspekter har fångats upp i detaljplanen.

#### **Kontorets kommentar:**

*Kontoret noterar Socialstyrelsens yttrande. Synpunkterna är till stor del inarbetade i planförslaget, men lagen innehåller begränsningar som gör att till exempel upplåtelseform inte kan styras i detaljplan. I användningen bostäder ingår vanliga bostäder men även olika typer av kategoribostäder som till exempel studentbostäder och seniorbostäder. Även gruppboenden, träningsbostäder och liknande typer av boenden som innefattar viss omsorg kan ingå, om inte vårdinslaget är för stort och beroende på vilken omgivningspåverkan verksamheten förväntas ha. I detaljplanen regleras inte någon specifik form av bostäder, vilket skapar en flexibilitet att kunna möta olika behov över tid.*

## 6.4 Övriga

### **E.ON**

Inkom (2023-09-04)

E.ON Energidistribution AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har inga fler synpunkter.

#### **Kontorets kommentar:**

*Kontoret noterar att E.ON inte har något att erinra.*

### **Friluftsförbundet Upplands Väsby**

Inkom (2023-08-31)

Friluftsförbundet Upplands Väsby har inga synpunkter på detaljplanen.

**Kontorets kommentar:**

*Kontoret noterar att Friluftsförbundet Upplands Väsby inte har något att erinra.*

**Myndigheten för samhällsskydd och beredskap**

Inkom (2023-09-06)

MSB avstår från att yttra sig i rubricerat detaljplaneärende.

Enligt MSB:s skyddsrumskarta finns det fem skyddsrum inom planområdet. En planbeskrivning ska innehålla en redovisning av hur planen är avsedd att genomföras, oftast krävs olika tillstånd och dispenser bland annat tillstånd för avveckling eller begränsning av skyddsrumsfunktion. MSB kontrollerar att mängden skyddsrum bevaras och beslutar om ett skyddsrum kan avvecklas. Detta hanteras i en separat tillståndsprocess. Det är fastighetsägaren som ska ansöka om avveckling av ett skyddsrum. För att få avveckla ett skyddsrum krävs särskilda skäl.

**Kontorets kommentar:**

*Kontoret noterar MSB:s yttrande. Information om skyddsrummen finns i planbeskrivningen. De skyddsrum som inte kan vara kvar på grund av planens genomförande kommer att ersättas inom planområdet. Den separata tillståndsprocessen är igång och hanteras av fastighetsägaren.*

**Naturskyddsföreningen Väsby**

Inkom (2023-09-13)

Naturskyddsföreningen konstaterar att möjligheterna att utveckla vegetation och biotoper i miljön mellan Väsbyån och bebyggelsen har blivit bättre då inget bullerplank behövs. Dessa möjligheter behöver tillvaratas i det fortsatta arbetet.

Naturskyddsföreningen har tidigare uppmärksammat risker med PCB-problematik i området. Undersökningar av markföroreningar visar att industriell verksamhet har lämnat kemiska spår i marken. Trots att tidigare undersökningar av PCB i olika avsnitt av Väsbyån inte visat på något bidrag från Optimusområdet får inte det tolkas som att PCB inte skulle finnas som markförorening inom området. Bland annat har fynd gjorts av PCB7 (som antas vara 20% av total PCB) med halter över Naturvårdsverkets miljökvalitetsnormer för känslig mark i tre av sex provtagningspunkter. Vi anser att detta visar att fler provtagningspunkter behövs där bebyggelse ska utvecklas. Där bör även analys göras av andra relevanta föroreningar.

**Kontorets kommentar:**

*Miljötekniska markundersökningar har tagits fram under planarbetet som visar på föroreningsbilden inom planområdet och vilket åtgärdsbehov som föreligger. Kontoret bedömer att de provtagningar som gjorts är tillräckliga och att det är tydligt beskrivet vad som behöver göras för att uppnå Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning.*

**Stockholm Exergi**

Inkom (2023-09-13)

**Samrådsredogörelse**

Samrådsredogörelsen beskriver riktigt Stockholm Exergis synpunkt avseende behov av hantering och samordning av de fjärrvärme- och fjärrkylaledningar som påverkas av detaljplanen. Dock saknas den del av svarskommentaren som anför att ”Detaljplanen inte får påverka nuvarande verksamhet vid Vilundaverket”. Stockholm Exergi önskar att samrådsredogörelsen kompletteras med detta.

**Buller**

Enligt bullerutredningen innehåller Vilundaverket de riktvärden för industriverksamhet utifrån de ljudmätningar som gjorts 2016 och 2019. I bullerutredningen har Vilundaverkets bidrag beräknats till 40 dBA ekvivalent ljudnivå och 41 dBA maximal ljudnivå vid den mest utsatta fasaden mot Mälärvägen. Det innebär att bullerutredningens beräknade bidrag från Vilundaverket ligger på samma nivå som den tillåtna villkorsnivån (40 dBA ekvivalent ljudnivå nattetid) vid de nya bostäderna. Då Stockholm Exergis bullermätningar som använts för beräkningarna inte var avsedda att mäta ett värsta fall och det kan finnas en viss osäkerhet i bullerberäkningarna, anser Stockholm Exergi att planbeskrivningen, i enlighet med 4 kap 33 § i plan och bygglagen, ska innehålla en redovisning av beräknade värden för Vilundaverkets bidrag till omgivningsbuller. För att ta hänsyn till osäkerheter i beräkningarna och den omständigheten att de bakomliggande bullermätningarna inte var avsedda att visa på ett värsta fall samt för att beakta en planerad utveckling av verksamhetens värmepumpar (se sid. 44 i Prop. 2013/14;128 och Mark- och miljödomstolens dom den 26 juni 2019 i mål P 2099–18), bör Vilundaverkets redovisade bidrag sättas till 43 dBA ekvivalent ljudnivå.

**Kontorets kommentar:**

*Kontoret gör inga ändringar i samrådsredogörelsen i efterhand men noterar Stockholm Exergis synpunkt. Planbeskrivningen kompletteras med informationen att detaljplanen inte ska påverka befintlig verksamhet vid Vilundaverket.*

*Bullerutredningen har reviderats med hänsyn till osäkerheterna i underlaget, i enlighet med yttrandet. Revideringen innebär ingen skillnad i resultatet då villkorsnivån för buller i fasader och luddämpade sidor nattetid fortsatt innehålls.*

**Svenska kraftnät**

Inkom (2023-08-09)

Svenska kraftnät har inga synpunkter på rubricerad detaljplan.

**Kontorets kommentar:**

*Kontoret noterar att Svenska kraftnät inte har något att erinra.*

**Sveriges geologiska undersökning (SGU)**

Inkom (2023-08-09)

SGU ger på grund av resursbrist inte ett platsspecifikt yttrande, utan hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer som bifogas.

**Kontorets kommentar:**

*Kontoret noterar att SGU inte har skickat in något platsspecifikt yttrande. Kontoret bedömer att detaljplanen uppfyller plan- och bygglagens intentioner om en hållbar mark- och vattenanvändning och att SGU:s bevakningsfrågor är hanterade.*

**Trafikförvaltningen (Region Stockholm)**

Inkom (2023-08-13)

Region Stockholm noterar att kommunen besvarat ett flertal av regionens synpunkter i samrådsredogörelsen, men att en stor knäckfråga kvarstår som kan påverka kollektivtrafikens förutsättningar att bedrivas under lång tid framåt. Denna fråga rör risker kopplade till den lågpunkt som finns i korsningen Anton Tamms väg och Industrivägen. Korsningen är viktigt för kollektivtrafiksystemets funktion i Upplands Väsby eftersom kommunen planerar för en

ny bussterminal som kommer att ha sin infart i denna korsning. Detta är en försämring från dagens terminallösning sett ur ett risk- och störningsperspektiv för kollektivtrafiken. Dagens bussterminal är lokaliserad cirka +4 i marknivå och påverkas inte på samma sätt av höga flöden från Väsbyån eller vid skyfallshändelser som korsningen Anton Tamms väg/Industrivägen gör, där marknivån ligger på +3. I framtiden kommer alla bussar att passera korsningen med områdets lågpunkt.

#### Samhällsviktig funktion – Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är en nationellt samhällsviktig funktion och ska därmed skyddas. Kommunen behöver därför specifikt presentera vilka åtgärder som ska genomföras för att minimera negativ påverkan på kollektivtrafiken vid både höga fluviala flöden samt vid skyfallshändelser så att framkomligheten för kollektivtrafiken säkerställs.

Det är kommunen som planmyndighet som ansvarar för att intilliggande detaljplaner fungerar tillsammans. Region Stockholm utgår från att kommunen tillser att detaljplanen för Optimus varken försvårar för befintlig eller framtida kollektivtrafik i området kring Väsby station. De aktörer som har rådighet att hantera frågorna kring skyfall samt höga flöden kopplade till lågpunkten bör samordna sig för att lösa problematiken så att samhällsviktig verksamhet inte drabbas. Regionen kan bidra med kunskap och information om vilken trafikering som förväntas ske på platsen när terminalen är utbyggd.

#### RUFS 2050

Region Stockholm vill upplysa om att RUFS 2050, PBL och MB samtliga framhåller att ny bebyggelse och infrastruktur ska lokaliseras till mark som är lämplig för ändamålet med hänsyn till ett förändrat klimat med risker för olyckor, översvämning och erosion. Region Stockholms trafikförvaltning konstaterar att infarten till den nya bussterminalen som kommunen planerar att bygga är lokaliserad i en lågpunkt med hög risk för översvämning. När en översvämningsshotad mark används bör en riskanalys genomföras och förebyggande åtgärder vidtas, vilket delvis har gjorts. Det är värt att beakta att marken i en översvämningssituation också kan vara olämplig ur stabilitetssynpunkt.

Som underlag till den fysiska planeringen bör kommunerna redovisa områden som riskerar att översvämmas, exempelvis genom en lågpunkts- eller skyfallskarta och i ett avrinningsområdesperspektiv. Befintliga områden som i nuläget är utsatta för klimatrelaterade risker och där riskerna förväntas öka i och med ett förändrat klimat bör lyftas fram tydligare i kommunernas sårbarhetsanalyser.

#### **Kontorets kommentar:**

*Rubricerad lågpunkt är en befintlig lågpunkt. Denna detaljplan försämrar inte skyfallssituationen i området. Skyfallsanalyser har tagits fram inom ramen för planarbetet. Under uppdragets gång provades alternativa höjdsättningar för att ta bort lågpunkten på Anton Tamms väg. Borttagning av lågpunkten skulle kräva höjning av korsningen Optimusvägen/Anton Tamms väg för att få en genomgående lutning mot ån. Detta visades blockera avrinningen mot ån för det dagvattnet som härrör öster om Optimusvägen. Därmed orsakades en avsevärd försämring av översvämningssituationen för fastigheterna öster om Optimusvägen, inklusive nedfarten till Käppalatunneln som finns i anslutning till det berörda området. Höjdsättningen av Optimusvägen och Anton Tamms väg invid lågpunkten kan därmed inte ändras. Vid ett skyfall kommer därför en alternativ väg till bussterminalen behöva användas. Bussterminalen och alternativa vägar vid ett skyfall studeras inom ramen för angränsande detaljplan.*

*Kommunen arbetar övergripande med att studera åtgärder för skyfall uppströms och nedströms. Inom detaljplanen för Optimus är det av stor vikt*

*att gatorna höjdsätts korrekt med hänsyn till de översvämningsrisker som föreligger. Andra åtgärder som bidrar till att minska risker och negativa konsekvenser vid skyfall och beräknat högsta flöde sker utanför aktuell detaljplan.*

#### Kollektivtrafik – Skyfall och höga flöden

Avsnittet i planbeskrivningen som berör kollektivtrafiken kan med fördel utvecklas. Exempelvis bör de delar av detaljplanen som är viktiga för kollektivtrafiksystemet och dess funktioner beskrivas mer ingående för att ge rätt vägledning för kommande planeringsskeden och beslut.

Det är positivt att information om BHF för Väsbyån är infört i plankartan. Hur flöden med andra återkomsttider och översvämningar påverkar kollektivtrafikens förutsättningar att bedrivs bör dock beskrivas mer ingående. Detta för att kunna bedöma vilka värdeförluster som kan kopplas till regionens verksamhet vid olika scenarier. Regionen vill påpeka att samhällsviktig verksamhet enligt Länsstyrelsen ska placeras över BHF.

Regionen vill uppmärksamma att en av slutsatserna i kommunens parallella arbete med detaljplan för Östra Runby, norr om Optimus, är att Anton Tamms väg översvämmas redan vid ett 5-års regn (Tyréns).

Det är bra att kommunen avser följa riktlinjerna (RiGata-Buss, 2023) i utformningen av gator som ska trafikeras av buss. Regionen vill upplysa om att riktlinjen har ett systemkrav gällande att vägbana ska vara utformad så att vattenansamlingar inte blir djupare än 0,20 meter. Lågpunkten på Anton Tamms väg innebär att detta ska-krav inte kan nås.

I planbeskrivningen framgår det att alternativa höjdsättningar för Anton Tamms väg har studerats med målet att ta bort befintlig lågpunkt, men att det inte är möjligt utan att försämra översvämningsrisken för omgivande bebyggelse. Konsekvensen av detta är att den bussterminallösning som planeras inte kommer att kunna användas vid nämnda nivåer av vattensamlingar från skyfall eller höga flöden i Väsbyån. Regionen efterfrågar därför att kommunen anger tidsuppskattningar för hur länge störningarna kommer att pågå givet olika väderhändelser som skyfall och höga flöden specifikt för kollektivtrafiken.

Om planområdet drabbas av översvämningar vid ett 200-årsflöde kommer Anton Tamms väg och parkeringen i planområdet nordvästra del att översvämmas med över 0,5 meter vattendjup. Dessa delar av planområdet kommer därför vara oframkomliga under några dagar. Detta betyder att bussterminalen inte kommer att kunna angöras under denna tid. Det bör beskrivas hur busstrafiken drabbas och vilka alternativa hållplatser kollektivtrafiken är tänkt att angöra samt var det finns vändmöjligheter under längre störningar.

Det är en brist att kollektivtrafiken inte nämns överhuvudtaget under avsnittet om klimatanpassning. Regionen anser att konsekvenser för kollektivtrafiken ska beskrivas i detta avsnitt då infarten till kommande bussterminal är placering i korsningen Anton Tamms väg/Industrivägen.

Plankartan har inga bestämmelse som skyddar samhällsviktig verksamhet. Det bör föras in i plankartan hur kollektivtrafiken ska skyddas då den tillhör samhällsviktig verksamhet.

Regionen har blivit informerad om att det pågår ett övergripande arbete inom kommunen med att hantera olika förträngningar som finns och som vid höga flöden i Väsbyån kan orsaka risk för översvämningar. Regionen har ingen information om när i tid detta arbete kan resultera i förbättrande åtgärder eller hur stora effekterna blir av eventuella åtgärder.

#### **Kontorets kommentar:**

*Kontoret noterar Trafikförvaltningens synpunkter på planbeskrivningen och ser över formuleringar och informationen i denna.*

*För att nå bussterminalen under ett skyfall så kommer en alternativ väg behöva tas då Anton Tamms väg inte är framkomlig på grund av vattendjupet. Detta förtydligas i planbeskrivningen.*

*Framkomlighet i Anton Tamms väg under 100-årsregnet omöjliggörs även för utryckningsfordon. Vägen är oframkomlig för vanliga fordon i cirka sju timmar (vattendjup större än 30 cm) och fem timmar för utryckningsfordon (vattendjup större än 50 cm). Optimusvägen kommer att vara framkomlig för utryckningsfordon under hela 100-årsregnet. Framkomligheten längs med Optimusvägen kommer dock att omöjliggöras för vanliga fordon i drygt 4 timmar.*

*Plankartan är försedd med höjdsättning på gatorna för att säkerställa att höjderna inte ändras då det skulle försämra skyfallssituationen. Förbättringar av skyfallssituationen arbetas på övergripande nivå i kommunen, men påverkar inte denna detaljplans utformning.*

#### Framkomlighet och trafikanalys

Trafikanalysen beskriver inte vilka bussrörelser som kommer att ske. Centralvägen beräknas trafikeras av cirka 310 fordon/fm maxtimme där 10 % antas vara tungtrafik. Det innebär cirka 31 tunga fordon/maxtimmen. Bussarna kommer utgöra cirka 70 tungafordon/maxtimmen och regionen är därför inte säker på att man tagit höjd för busstrafiken i analysen. Optimusvägen nyttjas idag både av linjelagd trafik samt tomkörningar. Anton Tamms väg kommer att nyttjas i stor utsträckning av framtida linjetrafik och behöver således inkluderas i analysen. I trafikanalysen har inte Anton Tamms väg/Industrivägen studerats utan endast korsningarna längs Optimusvägen. Då alla bussar kommer att nyttja denna korsning i framtiden behöver detta tas med i analysen.

Det finns ett behov av fortsatt dialog mellan trafikförvaltningen och kommunen om utformningen och regleringen av korsning Anton Tamms väg/Industrivägen för att säkerställa busstrafikens framkomlighet. Regionen bidrar gärna med underlag till analysen.

#### Gatu-utformning

Anton Tamms väg och Optimusvägen planerar båda ha en 7 meter bred körbana, vilket är enligt RiGata-Buss. På sidorna av körbanan planeras för en planteringszon. Regionen vill upplysa om att en 0,25 meter frizon behövs mellan fasta hinder och körfältet där det går expressbusstrafik och den dimensionerande hastigheten är 40 km/h. Regionens bedömning är utrymmet i sektionen är tillräckligt. Utformningsmässigt ska alla korsningar för busstrafik dimensioneras efter boggibuss i kommande projektering. Det går inte att utläsa ur befintligt underlag om detta är gjort.

#### **Kontorets kommentar:**

*Trafikanalysen har reviderats och andelen tung trafik längs Centralvägen har justerats upp. Med en ökad trafik väntas framkomligheten bli något lägre än idag längs Optimusvägen. Dock visar den simulerade prognosen och kompletterande kapacitetsberäkningar inte på tydlig överbelastning i anslutning till planområdet.*

*En korsning som indikeras bli belastad, men inte överbelastad, är den vid Optimusvägen/Centralvägen. I denna korsning står resor till och från Optimusområdet för mindre än 5% av trafiken under rusningstrafik. Det gör att den nedsatta framkomligheten snarare kan förklaras av en befolkningsökning på kommunnivå än av utbyggnaden av Optimusområdet specifikt. Korsningen med Centralvägen kan i framtiden behöva ses över för att säkerställa god framkomlighet särskilt för kollektivtrafiken.*

*Prognosen baseras på en rad antaganden och är förknippad med osäkerheter. Till prognosår 2040 förutsätts att den nya trafikplatsen vid Hammarby finns på plats, vilket förväntas avlasta Optimusvägen i söder men påverka korsningen Centralvägen/Optimusvägen med ökad trafik norrut. Planering pågår för förändring kring stationsområdet, och busstrafikens framtida körvägar är osäkra. Här har prognosen tagit hänsyn till trafikstring under antagande om ett utbyggt stationsområde men att nuvarande stationslokalisering kvarstår.*

*Korsningen Anton Tamms väg/Industrivägen har inte analyserats. Detta på grund av att korsningens utformning snarare än trafikmängd har betydelse för framkomligheten, framtida trafikmängd bedöms inte bli så pass hög att belastningsgrad överskrids. Korsningen ligger inom angränsande pågående detaljplan för stationsområdet.*

*Gatunätet där bussar ska åka är planerade för att följa riktlinjerna. Den dimensionerade hastigheten är 30 km/h på dessa gator.*

### **Trafikverket**

Inkom (2023-09-27)

#### *Riksintresse för kommunikationer*

Detaljplanen angränsar till Ostkustbanan som är riksintresse för kommunikationer. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Hänsyn måste även tas till riksintressets influensområde.

#### *Buller*

I planbeskrivningen framgår det att bostäder som vetter mot spår bör planeras med genomgående planlösning till ljuddämpad sida. Trafikverket anser att det för tydlighetens skull ska regleras med planbestämmelse om genomgående planlösning för de lägenheter som vetter mot Ostkustbanan. Vidare gällande hörnlägenheterna är Trafikverkets hållning att samtliga riktvärden enligt trafikbullerföreningen ska klaras.

Det ska framgå i plankartan att det är Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader som gäller för denna plan. Ytterligare anser Trafikverket att upplysningen om att komfortvägd vibrationsnivå om 0,3 mm/s ej får överstigas ska regleras med en planbestämmelse. Trafikverket hänvisar till Länsstyrelsens bedömning gällande lämplighet med hänsyn till bland annat buller.

#### *Geoteknik*

Genomförandet av planen kan påverka grundläggning för järnvägen. Försiktighet krävs vid schaktning, sprängning, pålning, avvattning och sponter då arbete kan påverka Trafikverkets anläggningar. Vid en utbyggnad måste mätningar för sättning och vibrationer utföras. En riskanalys behöver tas fram samt förslag till kontrollåtgärder i ett så tidigt skede som möjligt. Kommunen har tagit kontakt med Trafikverket gällande ett bevakningsavtal. Avtalet ska tecknas mellan kommunen och Trafikverket innan detaljplanen antas.

#### *Trafikpåverkan*

Planområdets lokalisering sett till närheten till kollektivtrafik är god. Därigenom finns förutsättningar för att arbeta med mobilitetsåtgärder, bland annat för att öka det kollektiva resandet och minska bilberoendet.

Områdets trafikstring kommer att belasta trafikplats Glädjen, som redan idag har brister vad gäller framkomlighet. Trafikverket och kommunen för sedan länge dialog om bristerna vid trafikplatsen och fortsatt dialog är viktig i denna fråga.

**Kontorets kommentar:**

*Buller: Plankartan kompletteras med planbestämmelser som säkerställer att ljuddämpad sida för bostäder ska finnas där det krävs enligt bullerutredningen. Plankartan kompletteras även med planbestämmelse som säkerställer att ljuddämpad sida eller smålägenheter om högst 35 kvadratmeter får utformas där tillämpligt.*

*Information om att förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader gäller vid planens antagande läggs in som en upplysning på plankartan.*

*Upplysning om komfortvägd vibrationsnivå tas bort och ersätts med planbestämmelse som tydliggör att komfortvägd vibrationsnivå om 0,3 mm/s ej får överstigas i bostadsrum.*

*Geoteknik: Ett bevakningsavtal mellan kommunen och Trafikverket ska upprättas. Planbeskrivningen innehåller information om de geotekniska förutsättningarna och försiktighetsprinciper.*

*Trafikpåverkan: Miljö- och planutskottet beslutade 2020-12-16 §98 att parkeringstalet ska vara 0,65 parkeringsplatser per lägenhet. Trafikplats Glädjen har inte tillräcklig kapacitet för att bilresande sker i samma utsträckning som idag. Denna fråga är inte direkt kopplat till detaljplanen för Optimus utan en mer övergripande fråga som fortsatt kommer att diskuteras med Trafikverket.*

**Upplands Väsby Hembygdsförening**

Inkom (2023-09-13)

Hembygdsföreningen finner att planförslaget är ambitiöst och väl genomarbetat. Hembygdsföreningen efterlyser dock en något lägre bebyggelse mot Väsby Villastad.

Entréförhållandena till Optimusbyggnaden (för den del och de verksamheter som inte är förskola) behöver utredas närmare. Den ursprungliga Optimusfabriken från år 1908/1912–14 är väl omhändertagen. Länkbyggnaden mellan ATV1 och ATV3 stänger dock in Optimusbyggnaden mot väster.

I 2020-års planförslag saknade hembygdsföreningen en förklaring till varför inte 1950-talets tillbyggnader kan bevaras och integreras i den nya bebyggelsen. Även i det aktuella planförslaget saknas detta. Hembygdsföreningen hänvisar till sitt remissvar från februari 2021 där de poängterar att rivningen av dessa byggnader kraftigt försvårar förståelsen av Optimus utveckling och expansion under efterkrigstiden.

Hembygdsföreningen hänvisar vidare till Kvalitetsprogrammet, som i sin tur citerar Whites Transformationsatlas, där understryks att arvet från den gamla Optimusfabriken och dess tillbyggnader från 50-talet väger extra tungt. Vidare nämns att industribyggnaderna i tegel bör bevaras.

I samrådsredogörelsen sägs att planbeskrivningen har kompletterats med text om konsekvenserna som rivningen av befintliga byggnader medför. I planbeskrivningen nämns att rivning av tillbyggnader kring Optimushuset samt ny tillkommande bebyggelse försvårar den historiska läsbarheten. Hembygdsföreningen kan då konstatera att Kontoret håller med om att den historiska läsbarheten och tolkningen försvåras.

I samrådsredogörelsens sammanfattning under ”Synpunkter som inte tillgodosetts” nämns av någon anledning inte Hembygdsföreningens krav att även 1950-talets byggnader ska bevaras.

**Kontorets kommentar:**

*Se kontorets svar rörande byggnadshöjder och buller under avsnitt 7. "Sammanfattande kommentarer på specifikt ämne".*

*Omvandlingen av Optimusbyggnaden till förskola, kontor och centrumverksamhet är studerad till den grad att den föreslagna markanvändningen säkerställts som möjlig, dock har inte planlösningen och fördelningen invändigt fastställts. Detta sker när fastighetsägaren ansöker om bygglov. Länkbyggnaden mellan ATV1 och ATV3 är en förutsättning för att bullernivåer inte ska överskridas på förskolegården. Den bidrar även till att kunna skapa ett torg kring Optimushuset som inte blir bullerstört.*

*Kontoret för samhällsbyggnad beklagar att Hembygdsföreningens synpunkter gällande Optimushusets tillbyggnader inte fått utvecklade svar och att er önskan om att dessa ska bevaras inte kunnat tillgodoses. Planbeskrivningen har inför antagandet av detaljplanen uppdaterats med mer information om tillbyggnaderna och en beskrivning kring varför de inte kommer att bevaras.*

*Tillbyggnaderna från 1950-talet berättar om den rådande tidens byggkonst och industriella expansion och är värdefulla för områdets historiska anknytning. I planarbetet har det allmänna intresset att bevara 1950-tals bebyggelsen vägts mot det allmänna intresset av att bygga fler bostäder i stadens centrala delar. I avvägandet har ett flertal faktorer vägts in och kommunen har gjort bedömningen att tillskottet av bostäder väger tyngre.*

*I avvägandet har områdets beräknade högsta flöde (BHF) och skyfallssituation beaktats. Tillbyggnaden i norr kan ta skada vid ett skyfall och båda tillbyggnaderna samt ursprungsfabriken med tillbyggnad från 1914, kan få omfattande skador vid ett BHF-scenario. Ursprungsfabriken med tillbyggnad från 1914 bedöms vara de mest värdefulla delarna att bevara och rivningen av de andra delarna innebär att höjdsättningen runt de bevarade delarna kan höjdsättas på sådant vis att de helt kan skyddas från att ta skada vid ett BHF-scenario.*

**Upplands Väsby Villaägarförening**

Inkom (2023-09-12)

Upplands Väsby Villaägarförening har som syfte att tillvarata medlemmarnas intresse samt vara en remissinsats gentemot kommunen. Föreningen har fått frågor och synpunkter på kommunens agerande i arbetet med detaljplanen. Det har varit svårt att få ut handlingarna i pappersform, samrådsmöte uteblev på grund av pandemin och inget annat informationsmöte har samordnats med berörda villaägare fast det har efterfrågats.

Upplands Väsby Villaägarförening har svårt att svara på frågor som rör planområdet. Sanering och omhändertagande av miljöfarligt avfall, ombyggnation av Optimusvägen och påverkan på befintliga fastigheter under byggnationen är frågor som kommunens tjänstemän bäst besvarar.

Föreningen förväntar sig att ett informationsmöte anordnas med villaägarna i Folkparken innan ett beslut på detaljplanen tas.

**Kontorets kommentar:**

*Inget samrådsmöte hölls på grund av pandemin och kontoret planerar inte för något informationsmöte i dagsläget. Frågor kring planarbetet och*

*genomförandet av detaljplanen kan skickas till fysiskplanering@upplandsvasby.se så kommer någon att ta kontakt med avsändaren.*

*När detaljplanen skickades ut på samråd och granskning skickades informationsbrev ut till berörda sakägare och remissinstanser med information om hur man ska gå till väga om man vill ha ut handlingarna i pappersform. Denna information fanns även på kommunens hemsida. Kontoret beklagar om processen för att få ut handlingarna har upplevts vara svår. Ni får gärna kontakta kontoret på ovanstående mailadress med mer information om vad som har upplevts vara svårt.*

### **Vattenfall Eldistribution AB**

Inkom (2023-09-29)

Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

#### **Kontorets kommentar:**

*Kontoret noterar att Vattenfall Eldistribution AB kraftnät inte har något att erinra.*

## **6.5 För kännedom**

### **Miljöpartiet de gröna Upplands Väsby**

Inkom (2023-09-26)

Sedan samrådsskedet har klimatkrisen ökat ytterligare. MP Väsby förväntar sig att all nybyggnation i Upplands Väsby möter detta och visar hur det ska ske. Projektet behöver visa hur de är delaktiga som en del av de övergripande inriktningarna som gäller för mänsklighetens överlevnad. Området måste byggas hållbart och alla involverade parter behöver ta ansvar för att det sker. MP Väsby anser fortsatt att det återstår en hel del utveckling av plan och underlag innan planen ger svar på alla nödvändiga aspekter av hållbarhet: Ekologiskt, ekonomiskt och socialt.

#### ***Ett klimat- och miljömässigt hållbart Optimus***

##### ***Program för hållbarhet och mobilitet***

MP Väsby saknar utredningar om klimat och hållbarhet som visar hur planområdet svarar på den pågående miljö- och klimatkrisen samt för att ge förutsättningar för nödvändiga och långsiktiga beslut. Trafikplanen som planen hänvisar till är daterad och nuvarande politiska styre har inte lyckats presentera en ny. MP Väsby har under lång tid pekat på behovet av en parkeringsutredning för centrala Väsby som bygger på moderna lösningar och ideal. Mycket har hänt i vår omvärld sedan trafikplanen antogs år 2013.

#### **Kontorets kommentar:**

*Klimat och hållbarhet är till stor del inarbetade i detaljplanen och kräver inte separata utredningar. En hel del utredningar har också tagits fram i syfte att skapa en hållbar och klimatsmart stadsdel, bland annat för att säkerställa en god dagvattenhantering och utredningar som har studerat markens beskaffenhet för att säkerställa att området är lämpligt att bebygga.*

#### **Trafik och mobilitet**

Optimus kollektivtrafiknära läge ger stor potential. MP Väsby vill se fullt utvecklade mobilitetstjänster som möjliggör livet utan att behöva äga en egen bil och parkering. MP Väsby ser förutsättningarna för en omfattande elbilpool i attraktivt läge med potential att möta fler än bara boende i området. I Optimus måste lösningar presenteras för parkeringstal

nära noll. De parkeringsplatser som byggs bör inte öronmärkas för ett specifikt kvarter utan samordnas mellan fler fastigheter och funktioner. Parkeringsplatser och bilar måste nå hög nyttjandegrad över dygnets alla timmar, vilket åstadkoms genom att många har tillgång till dem i flexibla moderna system. Detta behöver också samordnas med nuvarande och kommande arbetsplatser samt närliggande infartsparkeringar och stationsmiljö.

**Kontorets kommentar:**

*En parkeringsutredning har tagits fram för planområdet. Parkerings efterfrågan (och parkeringstalet) för boende bör kunna reduceras genom olika mobilitetsåtgärder, som till exempel bilpool, men denna möjlighet har inte behandlats inom ramen för detaljplanearbetet eftersom Miljö- och planutskottet beslutade 2020-12-16 §98 att parkeringstalet ska vara 0,65 parkeringsplatser per lägenhet. Vid en ansökan om bygglov kan fastighetsägaren föreslå mobilitetsåtgärder för att minska parkeringstalet som Bygg- och Miljönämnden får ta ställning till.*

Cykling

Möjligheten att cykla tryggt och enkelt är en grundförutsättning för ett gott stadsliv. Cykelparkeringar inomhus och under tak både för boende och besökare behöver vara på plats vid inflyttning. Övrig cykelinfrastruktur såsom pumpstationer, låncyklar och en modern cykelverkstad ryms med fördel inom Optimusområdet. MP Väsby ser positivt på att anslutningen till Mälarvägen är löst.

**Kontorets kommentar:**

*Cykelparkeringar inomhus och utomhus är krav vid byggande av flerbostadshus. Detaljplanen hindrar inte att cykelverkstad, pumpstationer eller liknande anläggs.*

Energieffektivitet, gestaltning och stommar i trä

MP Väsby välkomnar kombinationen av höga krav på gestaltning och energieffektivitet i alla skeden från uppförande och materialval till väl fungerande drift av bostäder och verksamheter. Det är nödvändigt att byggnaderna lever upp till skarpa miljö- och klimatkrav. MP Väsby hade velat se en tydligare beskrivning över hur man möter detta behov.

Klimat- och situationsanpassning

Klimatanpassning måste ske. Planeringen behöver hantera skyfall, värmeböljor, vattenbrist och andra extrema förhållanden som kommer uppstå framöver. Vad gäller vibrationer, buller och ljus behöver krav ställas och lösningar finnas på plats i samband med utformningen av husen. Detta är inget som ska omhändertas efter inflyttning vid eventuella klagomål från boende.

**Kontorets kommentar:**

*Klimat- och situationsanpassningar är studerade och detaljplanen är utformad för att åtgärder som krävs ska genomföras. De åtgärder som är nödvändiga för planens genomförande kravställs med planbestämmelser så att åtgärderna finns med från början. Detaljplanen är anpassad för att kunna inrymma stommar i trä, dock kan detta inte krävas enligt lag.*

Ett grönnare och mer levande Optimus

MP Väsby efterfrågar fortsatt grönska i rummet. Träd kommer att fällas och kompenserande åtgärder beskrivs. Det är positivt att man vill stärka ekosystemtjänsterna. MP Väsby ser att det utöver exemplifierade takodlingar också finns plats för biodling, insektshotell och fjärilsrestauranger. Förskolegården ger möjlighet att utöka den biologiska mångfalden.

Stadsodling

MP Väsby vill se horisontell och vertikal grönska såsom gröna tak, odling på tak, gröna väggar och balkonger som ger utrymme för odling. Det potentiella kaféet och förskolan bör ta del av eller själv odla grönsaker. För odling är det viktigt med både sol och skugga under träd. MP Väsby vill säkra närhet till kolonilotter, en trygg gångväg till den närmaste skogen Norra berget och Smedbyskogen och därigenom utomhusvistelse i skog, särskilt för förskolan. Detta måste beskrivas bättre i planen.

**Kontorets kommentar:**

*Detaljplanen kräver en viss lutning på de flesta tak på grund av bullersituationen, vilket gör att stadsodling på tak blir svårt att genomföra. Bostadsgårdarna är stora nog att innehålla ett flertal ekosystemtjänster. Detaljplanen förhindrar inte till exempel gröna tak eller vertikal växtlighet, men kan inte heller kräva detta. Detaljplanen styr inte heller utformningen av förskolegården utan det är verksamhetsutövaren som har rådighet över utformningen för att det ska bli en så bra pedagogisk miljö som möjligt. Planbeskrivningen beskriver ekosystemtjänster och vilka rekreatiomsområden som finns i närheten samt vilka förbindelser som finns till dessa.*

Bullerplank

Bullerplank skärmar av och att röra sig intill dem kan kännas otryggt. De behöver utformas som en del av miljön snarare än som en del av vägen. Det är angeläget att planerade bullerskärmar får fler funktioner än beskrivet. De är potentiella platser som kan bidra till ökad grönska.

**Kontorets kommentar:**

*Kommunen är huvudman för gatuområdena och har rådighet över gestaltningen av dessa, inklusive bullerplanken inom vägområdena.*

Ett mänskligare Optimus*Balans och trygghet i vardagen*

MP Väsby vill att Optimus blir ett område där folkliv, arbetsliv och familjeliv möts i balans. För att nå känslan av trygghet är det av betydelse att människor finns i området under dygnets alla timmar. Betydelsen av att någon har ”ögonen mot gatan” är tydligt beskriven i stadsmässighetsdefinitionen. MP Väsby anser att bostäderna ska utformas för olika behov och livsfaser samt att hyror och avgifter behöver vara rimliga för många plånböcker. Utöver bostäder finns behov såsom kaféer, restauranger, torgverksamhet, festlokaler, co-working ytor, föreningslokaler samt rum för fritidsaktiviteter. Mycket kan med fördel samlokaliseras.

**Kontorets kommentar:**

*Detaljplanen säkerställer att centrumverksamhet finns i området, men råder dock inte över exakt vilken centrumverksamhet som flyttar in eller hur verksamheterna bedrivs över dygnet. Kontoret kan inte heller påverka aspekter som exempelvis hyresnivåer.*

Cirkulär ekonomi

I området eller närområdet ska möjlighet finnas till återbruk och reparation. Det är ekonomiskt att samsas om saker som man inte behöver äga själv såsom bilar, verktyg, lådcyklar och fritidsutrustning. Områdets smarta tjänster ska ge förutsättningar för ett mer balanserat liv, till exempel planera för förråd och smarta leveranslösningar för paket och matleveranser. MP Väsby vill att de boende ges möjlighet att disponera entréytor till olika gemensamma behov. Gemensamma ytor såsom samlingslokaler är viktiga.

**Kontorets kommentar:**

*Kontoret ser positivt på smarta tjänster men kan inte säkerställa dessa i detaljplanen.*

Barnens plats i staden

Barnens rättigheter och behov har ett lagstadgat stöd. MP Väsby hade önskat att planområdets utformning beaktat barnperspektivet mer än relativt genom ett nytt grepp. Barnen kommer nu röra sig i blandtrafik i ett område med relativt stor andel trafik. Säkra och lekvänliga vägar till skola, förskola och aktiviteter är nödvändiga.

Att växa upp med verkstad hemma och på förskolan ger en grund för en levande cirkulär ekonomi och att komma bort från köp- och slängmentaliteten.

Förskolegården blir en central plats i området. Att vi bygger stad betyder inte att vi ska acceptera att barnens plats begränsas. Förskolegården kan med fördel utformas för att kunna användas som aktivitetspark på kvällar och helger. Därför bör gården få ta stor plats.

**Kontorets kommentar:**

*Barnens plats i staden har beaktats. Det är endast längs lokalgatan närmast ån där det råder blandtrafik på grund av utrymmesbrist. Kommunen är huvudman för gatan och kan gestalta denna som ett gångfartsområde. Inom detaljplanen kan kontoret inte styra hur förskolegården ska få nyttjas över dygnets timmar, det åligger verksamhetsutövaren.*

Jobba hemma

Planlösningarna i lägenheterna behöver visa på möjligheter till arbetsro. Det kanske inte är öppna planlösningar som kommer att möta framtidens behov. Möjligheten att stänga om sig är viktig.

**Kontorets kommentar:**

*Kontoret styr endast planlösningar med hänsyn till risker. Öppen, stängd eller annan planlösning är upp till fastighetsägaren att avgöra.*

Medborgardialog

MP Väsby hade önskat mer dialogarbete i detta projekt, gärna med olika fokusgrupper för att få del av olika gruppers behov och förväntningar på det framtida boendet.

**Kontorets kommentar:**

*Att arbeta med dialogarbeten i detaljplaner är ett bra sätt att få ta del av fler perspektiv på planeringen. I plan- och bygglagen finns inga krav på att arbeta med mer dialog än att skicka ut detaljplanen på samråd och granskning. I många fall genomförs samrådsmöten med berörda sakägare och intressenter, men detta uteblev på grund av pandemin.*

**Väsby Bästa**

Inkom (2023-09-27)

För tätt, för högt, för bullrigt och för mörkt är sammanfattningen av detaljplanen. Att bygga stad innebär ett ansvar mot kommande generationer. Allt för höga hus i en sluten kvartersstruktur med stora brister av sol- och dagsljus, där vissa byggnader dessutom ligger 6–8 meter från en hårt trafikerad bro, anser Väsby Bästa inte vara acceptabelt för att skapa ett attraktivt Väsby.

**För tätt**

Förslaget redovisar 880 lägenheter beräknat på en snittlägenhet på 80 kvadratmeter. Bestämmelsen på plankartan innebär att andelen små lägenheter under 35 kvadratmeter får utgöra 40 procent av det totala lägenhetsbeståndet inom varje kvarter. Väsby's Bästa anser att det blir alldeles för många små lägenheter. Planbeskrivningen är otydlig då den inte visar hur många olika lägenhetsstorlekar det blir inom området. Väsby's Bästa vill få en tydligare uppfattning om lägenhetsutbudet. Det behöver också anges i beskrivningen hur många som blir hyres-, bostads och äganderätter.

880 lägenheter är alldeles för många lägenheter i förhållande till den geografiska ytan. Väsby's Bästa anser att antalet lägenheter måste minskas betydligt. Det behöver skapas lägenheter för ett flexibelt boende eller generationsboende med möjlighet till uthyrningsdel.

**Kontorets kommentar:**

*Se kontorets svar rörande byggnadshöjder och buller under avsnitt 7. "Sammanfattande kommentarer på specifikt ämne".*

*I detaljplanen regleras att högst 40% av bostäderna inom respektive kvarter får vara 35 kvadratmeter stora eller mindre. Syftet är att säkerställa att det finns en blandning av bostadsstorlekar inom planområdet. Att minska procentsatsen kan innebära att tilltänkt utbyggnad inte blir genomförbar. Detta eftersom ett flertal av fasaderna är särskilt utsatta för höga bullernivåer, vilket innebär att endast genomgående lägenheter eller bostäder som är 35 kvadratmeter eller mindre får veta mot bullerkällan. I övrigt regleras inte lägenhetsstorlekar i detaljplanen då marknaden styr vad som är bäst lämpat på platsen när fastighetsägaren ska söka bygglov. Detaljplanen kan inte styra upplåtelseform. När kommunen är markägare och ska ingå i ett markanvisningsavtal med en part är det möjligt att styra detta i markanvisningsavtalet.*

*Detaljplanen ger endast en fingervisning över antalet bostäder, faktiska utfallet kan skilja sig beroende på vad fastighetsägaren väljer att söka bygglov för. Flexibelt boende, generationsboende och möjlighet till uthyrningsdel inryms alla inom användningen bostäder. Det åligger fastighetsägaren att analysera marknaden och besluta vad som ska byggas.*

**För högt och för bullrigt**

Det höga antalet lägenheter innebär att höjderna på byggnaderna blivit onödigt höga. Detaljplanen anger inte antalet våningar utan endast våningshöjder, vilket gör det svårförståeligt. I detaljplanen bör även antal våningar anges. I planbeskrivningen anges våningshöjder på 7–9 våningar. Väsby's Bästa anser att husen i Optimus inte bör vara högre än 4–5 våningar.

**Kontorets kommentar:**

*Se kontorets svar rörande byggnadshöjder och buller under avsnitt 7. "Sammanfattande kommentarer på specifikt ämne".*

*Det är höjdangivelserna i plankartan som är juridiskt bindande. Planhandlingarna kompletteras med en illustrationsplan som redovisar antalet våningar för respektive byggnadskropp.*

**forts.**

Planområdet är mycket utsatt för buller från spår- och vägtrafik. För bostäder närmast spårområdet uppgår maximal ljudnivå till 90–91 dBA. När bostäder byggs nära bullerkällor måste de byggas höga för att ljudet inte ska komma över byggnaden. Eftersom Väsby's Bästa inte vill ha väldigt höga hus innebär detta att främst "Kvarterstadens" kvarter 5 och kvarter

6 inte bör byggas utan i stället ersättas med bullerdämpande grönytor, buskar och trädplanteringar mellan järnvägen och den planerade bebyggelsens närmast Optimusvägen.

**Kontorets kommentar:**

*Den föreslagna bebyggelsestrukturen har under planprocessen genomgått mindre förändringar som varit nödvändiga med hänsyn till platsens förutsättningar. Om bebyggelseförslaget ska genomgå en sådan stor förändring krävs att nämnden återremitterar planen till kontoret.*

forts.

Industriarvet ger området en tydlig identitet som ska förvaltas och bevaras. Tanken med att låta Optimushuset påverka arkitekturstilen i området "Verkstaden" anser vi vara mycket positiv. Väsby Bästa anser därför att "Kvarterstaden" inte tillför något till området utan skapar en förvirring med sin slutna kvartersstruktur. Dessutom ligger byggnaderna i kvarter 1 och kvarter 5 alldeles för nära Mälarbron. Väsby Bästa anser att "Kvarterstaden" utgår och att dessa kvarter ersätts av byggnader utformade med "Verkstadens" karaktär så att en enhetlig arkitektur genomförs över hela området. Väsby Bästa har skickat med en illustration som tydliggör vad som menas.

**Kontorets kommentar:**

*Den slutna kvarterstrukturen är framtagen för att kunna hantera bullernivåerna. Om dessa skulle ersättas med öppningar, likt "Verkstaden", skulle kvarteren inte uppfylla Trafikbullerförordningens riktvärden.*

För mörkt

Planförslagets höga våningshöjder och kvartersindelning (kvarter 1–2 och kvarter 5–6) medför att bristen på solljus är väldigt stor på Kvarterstadens innergårdar. Att inte få tillräckligt med solljus på gårdar, torg och lekplatser anser Väsby Bästa vara bristfälligt och ha en negativ inverkan på de boende.

Väsby Bästa redovisar några slutsatser från solstudien. Solstudien visar att de höga husen och de slutna kvarteren tar bort väldigt mycket av solljuset på innergårdarna och att de lägre våningsplanerna kommer vara i mörker större delen av året. Kompletterande dagsljusstudier måste tas fram där även beräkningar för lägre byggnadshöjder ingår som visar hur förbättringar avseende sol- och dagsljus kan ske om byggnaderna får lägre höjder. Väsby Bästa föreslår att låta Verkstadens arkitektur med maximalt 4–5 våningar ersätta kvarter 1 och kvarter 2, vilket kommer öka dags- och solljusinsläpp till ett förbättrat värde.

**Kontorets kommentar:**

*Dags- och solljus påverkas direkt av byggnadshöjderna och bebyggelsestrukturen. Höjderna på bebyggelsen och de stängda kvarteren är dock nödvändiga ur bullerhänsyn och en sänkning av byggnadshöjderna skulle innebära att området inte kan uppfylla trafikbullerförordningens riktvärden. Dagsljusutredningen visar att vissa bostäder har svårt att uppnå kraven, men att sammantaget är det acceptabla nivåer inom planområdet.*

Parkering

Antalet parkeringsplatser måste följa kommunens parkeringsnorm på 0,7 parkeringsplatser/lägenhet eller 14 bilplatser/1000 kvadratmeter bruttoarea (BTA). Det måste finnas parkeringsplatser för personal i närheten till de arbetsplatser, butiker och verksamhetslokaler som planeras. I Väsby Bästas förslag att ersätta Kvarterstaden med Verkstaden behöver naturligtvis även parkeringsfrågan studeras vidare.

**Kontorets kommentar:**

*Miljö- och planutskottet beslutade 2020-12-16 §98 att parkeringstalet ska vara 0,65 parkeringsplatser per lägenhet.*

Utredningar

Alla de detaljerade utredningarna som finns i granskningshandlingarna och alla de slutsatser och önskemål om kompletterande undersökningar måste beaktas innan slutgiltigt beslut om detaljplan kan fattas. Speciellt aktuellt idag med nya nödvändiga utredningar är översvämningsrisker, skyfallshantering och risk för skred som är viktiga att titta närmare på efter händelser som nyligen varit i Gävle, Åre, Västerås, Sala och Stenungssund. Optimusområdet ska i framtiden vara en trivsamt och populär stadsdel. Stora förändringar behöver därför göras i detaljplanen och Väsby Bästa hoppas därför att framförda åsikter hjälper till att förändra detaljplanen till det bättre.

**Kontorets kommentar:**

*Se kontorets svar rörande byggnadshöjder och buller under avsnitt 7. "Sammanfattande kommentarer på specifikt ämne". Bebyggelseförslaget har inte ändrats mellan granskning och antagandet av detaljplanen.*

*Flera utredningar har uppdaterats inför antagandet, bland annat utredningar kopplade till översvämningsrisker och buller. De åtgärder som krävs för att området ska bli lämpligt för bebyggelse säkerställs med planbestämmelser.*

## 7. Sammanfattande kommentar på specifikt ämne

### 7.1 Bebyggelsehöjd och buller

Ett flertal inkomna synpunkter berör bebyggelsehöjden. Sakägare, privatpersoner och övriga organisationer har skickat in synpunkter där man ifrågasätter antalet våningar och påpekar att våningstalet inte bör överstiga 5 våningar eller att bebyggelsen inte bör bli högre än de befintliga kontorshusen som bevaras inom planområdet. Flera anser att bebyggelsen som vetter mot Optimusvägen bör sänkas för att bättre möta Folkparksområdet. En del synpunkter påpekar även att kommunens bullerskäl är svåra att tyda, inkonsekventa och att bullerproblematiken i området rimligen löses med hjälp av bullerplank längs med källorna. Vidare påpekas att dagsljus- och solljusförhållanden påverkas och försämras på grund av föreslagna bebyggelsehöjd.

#### **Kontorets kommentar:**

*I kommunens gällande översiktsplan "Väsby stad 2040", antagen 2018-06-18 av Kommunfullmäktige, är planområdet och Folkparksområdet lokaliserade inom centrala Väsby där det föreslås att uppnå en tät stadsbygd.*

*Det är ett allmänt intresse att bygga bostäder och kommunen ska tillgodose detta behov. Invånarantalet i Upplands Väsby stiger och fler bostäder behöver byggas. De politiska besluten i Upplands Väsby innebär att nya bostäder i första hand ska lokaliseras i kollektivtrafiknära lägen i centrala Upplands Väsby. Detta ska ske genom förtätning på redan ianspråktagen mark, det vill säga inte i parker och grönområden. Både den tidigare och den nu gällande översiktsplanen har inriktningen att Upplands Väsby inte längre ska vara en förort utan sträva efter en egen identitet med karaktären av en modern småstad med en tät stadskärna och en blandning av bostäder och arbetsplatser. Förändringar av detta slag i stadens befintliga områden är en naturlig del av tätortsutvecklingen.*

*I "Stadsmässighetsdefinition för Upplands Väsby kommun", antagen av Kommunfullmäktige 2018-05-21, förtydligas innebörden av en tät stadsbyggnad och vilka kvalitéer som eftersträvas i staden och hur dessa kan uppnås med olika gestaltungsprinciper. Där nämns bland annat hur kommunen ska arbeta med skala, struktur, offentliga rum, gaturum, variation med flera.*

*I stadsmässighetsdefinitionen framgår det att bebyggelse ska variera i skala (både i höjd och längd) och att 4 + 1 våningsskalan ska eftersträvas. Skalan bedöms vara en god mänsklig skala genom god kontakt mellan byggnad och gatuliv, "ögon mot gatan" och upplevelse av närvaro. Skalan klarar ljusinfall på gårdar och i bostäder. En indragen takvåning kan tillåtas utöver de fyra första våningarna utan att dessa aspekter påverkas negativt. Stadslivets skala blir då de våningar som överstiger fyra våningar och bidrar till tätheten.*

*Det kan finnas särskilda förutsättningar på den specifika platsen som gör att man kan vilja göra avvikelser med en eller ett par våningar från principerna. Dessa ska alltid vara välmotiverade och ges godkännande från berörd politisk nämnd eller utskott. Motiv för att göra avvikelser kan bland annat vara för att området är särskilt störningsutsatt (till exempel i form av buller), skapa accenter i stadsmiljön eller för att bilda ett landmärke i staden.*

*Planområdet är beläget i den centrala delen av Upplands Väsby, direkt söder om stationsområdet och väster om Väsby centrum. Idag utgör planområdet en målpunkt i form av arbetsplatser och angränsar till pendlingsparkeringen som är belägen strax norr om planområdet. Efter en utbyggnad av Optimusområdet, Messingen och Väsby stationsområde beräknas allt fler människor röra sig inom, förbi och till området och planområdets funktion som en målpunkt i staden kommer stärkas. Planområdet innefattar Anton Tamms väg, som framöver kommer utgöra en av in- och utfarten till den nya bussterminalen och därmed vara en viktig kollektivtrafikförbindelse i staden.*

*I planområdets norra del, vid korsningen Anton Tamms väg och Industrivägen, föreslås bildandet av ett nytt landmärke i 8 + 1 våningar som tydligt markerar entrén till det nya bostadsområdet. Byggnaden blir den med flest våningar inom planområdet och är belägen i en viktig korsning för kollektivtrafiken och där ett stort antal människor kommer att röra sig. Byggnadens bottenvåning kommer att inneha publik centrumverksamhet.*

*När bostäder byggs i nära anslutning till bullerkällor så måste de byggas höga för att ljudet inte ska ta sig över byggnaden. Mot järnvägen handlar det dels om höga ljudnivåer från snabbt passerande tåg, dels slagljud från växlarerna när tågen passerar. Vid framtagande av kvarterutformningen har stor hänsyn tagits till bullerproblematiken och hur området sluter mot spåren. För att dämpa buller från spårtrafik krävs en lång och hög fasad som går parallellt längs med spåren med så lite öppningar som möjligt.*

*I slutna kvarter tar sig bullret över taket och in mot innergården. Därav krävs åtgärder på taket i form av takvinkeln och/eller mjuka gröna tak, vilket begränsar bullret från att ta sig in till innergården och ger de bästa förutsättningarna för acceptabla ljudmiljöer i detta område.*

*Den höjd på byggnader som föreslagits i kvarter 5 och 6, de två slutna kvarteren närmast Väsbyån, är en förutsättning för att klara riktvärdena för maximala ljudnivåer på ljuddämpad sida (för kvarteren är det innergårdarna som är de ljuddämpade sidorna). Formen och höjden på volymerna har tagits fram för att klara bullerkraven och sadeltaken är utformade för att dämpa de höga ljudnivåerna. Sänks byggnaderna till samma höjd som det befintliga kontoret invid Anton Tamms väg så överskrids riktvärdet på de ljuddämpade sidorna på kvarteren. Bullret tar sig då även längre in i planområdet och försämrar ljudnivåerna på kvarteren som inte direkt angränsar till spårområdet. Detta gäller även för kvarteren som vetter mot Mälärvägen.*

*Inför antagandet av detaljplanen har bullerutredningen uppdaterats med ett alternativ med lägre bebyggelse mot järnvägen och ett alternativ med lägre bebyggelse samt ett bullerplank, beläget inom järnvägsområdet. Resultatet i bullerutredningen visar att trafikbullerförordningens riktvärden inte kan uppfyllas med denna utformning, trots införandet av ett bullerplank.*

*Bullerplank längs med järnvägen hade förbättrat ljudnivåerna för bostäderna som ligger i de lägre våningsplanen samt för parkstråket längs med ån. Men utredningen visar att de våningsplan som överstiger fem våningar är nödvändiga för att buller inte ska ta sig över byggnaderna och utsätta innergårdarna och fasaderna som vetter mot innergårdarna för höga bullernivåer.*

*Trafikverket har krav om framkomlighet mellan spår och fasta hinder, som innebär att en bullerskärm inte får anläggas närmare än 6,5 meter från*

*närmaste spårmitt. Detta skulle innebära att planket behöver hamna utanför järnvägsområdet och anläggas i vattnet.*

*En bullerskärm på den östra sidan av Väsbyån har också studerats, men denna ger inte önskad effekt då den skulle behöva vara lika hög som bebyggelseförslaget för att blockera bullret från järnvägen. Detta skulle i stället medföra att all kontakt med ån försvinner.*

*Längs med Mälarvägen finns idag ett befintligt bullerplank. Denna skulle behöva vara väldigt hög för att uppnå en effekt som medför att bebyggelsen kan sänkas.*

## **7.2 Dagsljus, solljus och skuggning**

Ett flertal inkomna synpunkter berör tillgången till dagsljus, solljus och skuggning på befintliga fastigheter. I yttrandena framgår att man anser att bebyggelsehöjderna medför olägenheter för intilliggande fastigheter samt för de som väljer att flytta in i det nya bostadsområdet. Man ser risk i att området blir för mörkt och tätt.

### **Kontorets kommentar:**

*Förtätningen av området innebär att nya hus byggs nära befintliga fastigheter och genom det påverkas bland annat insyn, utsikt och solljusförhållanden. I detaljplanen har hänsyn tagits till befintlig bebyggelse på den östra sidan av Optimusvägen genom att lägre bebyggelse planeras där avståndet till befintlig bebyggelse är kortare och högre bebyggelse medges där avståndet är längre. I kvarter 1 och 4 medges bebyggelse i upp till fem våningar längs Optimusvägen då dessa byggnadskroppar får ett avstånd på över 45 meter till befintliga fasader. I kvarter 2 och 3 medges bebyggelse i upp till fyra våningar längs Optimusvägen då dessa byggnadskroppar får ett avstånd på över 30 meter till befintliga fasader.*

*En avvägning och anpassning har därmed gjorts och kontoret bedömer att föreslagen bebyggelse är i linje med områdets förutsättningar och att den omgivningspåverkan som sker i form av förlorad utsikt, skuggning och i viss mån insyn ligger under acceptabla nivåer och inte kan anses medföra betydande olägenheter.*

*Sol- och dagsljusstudier som tagits fram visar att planerad bebyggelse ger viss skuggeffekt på omkringliggande bebyggelse under vissa delar av dygnet och varierande över årstider. Kontorets bedömning är att skuggeffekterna är acceptabla då de inte är så omfattande samt att planområdet är beläget i en tätort där förändringar av bebyggelse är vanligt och en naturlig del av tätortsutvecklingen. Kvalitetsprogrammet har efter granskningen uppdaterats med solstudier som redovisar nuläget jämfört med efter detaljplanens genomförande.*

*Bebyggelsehöjden har en direkt påverkan på dags- och solljus inom planområdet. De högsta byggnaderna inom delen av planområdet som kallas för "Kvarterstaden" är dock nödvändiga ur bullerhänsyn och en sänkning skulle innebära att området inte kan uppfylla trafikbullerförordningens riktvärden. Även den stängda kvarterstrukturen syftar till att skapa fasader med tysta sidor och bra ljudförhållanden på innergårdar, men påverkar ljusförhållanden. Kontoret bedömer att avvägningar och anpassningar har gjorts med hänsyn till planområdets förutsättningar och att dags- och solljusförhållanden sammantaget är acceptabla inom planområdet.*

## 8. Förslag till revidering av granskningsförslaget

Följande revidering alt redaktionell förändring föreslås med anledning av inkomna yttranden under granskningstiden.

### 8.1 Plankarta:

- Planbestämmelser som reglerar lägenhetsutformning med hänsyn till bullersituationen har adderats ( $s_{1-3}$ ).
- Upplysning om komfortvägd vibrationsnivå har tagits bort och ersatts med planbestämmelse. Bestämmelsen reglerar att vibrationsnivåer inte får överstiga 0,3 mm/s vägd RMS för samtliga bostäder eller 0,4 mm/s vägd RMS för samtliga verksamheter. Stomljuds nivåer om 30 dBA max Slow ska innehållas i bostadsrum.
- Upplysning om gällande Trafikbullerförordningen vid bostadsbyggnader adderas.
- Illustration om 3D-fastighetsbildning tas bort.
- Bestämmelser rörande stabilitet mot Väsbyån revideras så att det framgår att partialkoefficientmetoden ska användas ( $skydd_1$ ,  $b_{2-3}$ ).
- Skyddsbestämmelse som säkerställer att vallning sker på korrekt sätt adderas ( $skydd_2$ ).
- Höjdsättningen av torget och del av lokalgata intill torget har justerats med hänsyn till översvämningssituationen i området.
- Utbredning av park och torgyta i planområdets nordvästra del har justerats.
- Det centrala torget och en mindre del kvartersmark förses med planbestämmelser för att säkerställa att framkomliga ytor för räddningsfordon ska finnas ( $räddningsväg_1$  och  $m_6$ ).
- Reglering av skärmtak över torget har setts över med hänsyn till räddningstjänstens framkomlighet ( $f_7$ ).
- Planbestämmelse med krav på indragna och inglasade balkonger utgår då nya ritningar visar att samtliga bostäder inom planområdet kan utformas så att de klarar Trafikbullerförordningens riktvärden utan tekniska lösningar.
- Planbestämmelse som säkerställer att tekniska installationer översvämningssäkras upp till nivån +4,9 adderas.
- Planbestämmelse som säkerställer att byggnader uppförs vattentäta upp till nivån +4,9 meter har förtydligats och gäller för nya byggnader.
- Planbestämmelse som säkerställer alternativa entréer ovan nivå +4,9 har reviderats och gäller även för kontors- och centrumverksamhet.
- En byggnadskropp förses med krav på entréer mot Optimusvägen för att bättre relatera till karaktären på andra sidan gatan ( $f_{13}$ ).
- Planbestämmelse om utformning av uppstickande element på taken har förtydligats.
- Användningsområde  $S_2$  utgår. Detta för att säkerställa att Optimushuset kan nyttjas för andra användningar innan länkbyggnaden finns på plats. Optimushuset planläggs fortsatt med en huvudsaklig användning för förskola.
- U-områden utgår. Den reviderade höjdsättningen medför att samtliga allmännyttiga underjordiska ledningar hamnar under allmän platsmark.
- Planbestämmelse  $d_1$  som reglerar minsta fastighetsstorlek för kvarter 5 utgår.
- Utförandebestämmelse  $b_5$  som reglerar att kvarter 1 och 6 enbart får avstyckas med gräns mot Gata<sub>2</sub> görs om till en

fastighetsindelingsbestämmelse (a<sub>1</sub>). Planbestämmelsen läggs även till på kvarter 5, och ersätter bestämmelse om minsta fastighetsstorlek.

- Bestämmelsebeteckningar får justerade numreringar för en tydligare ordningsföljd i legenden.
- Planbestämmelser med syfte att upphäva strandskydd inom planområdet plockas bort då planområdet inte omfattas av strandskydd och strandskyddet inte kommer återinträda på platsen.

## 8.2 Planbeskrivning

- I detaljplanens syfte har vikten av en hög arkitektonisk kvalitet förtydligats.
- Avsnitt om översvämningar har reviderats och konsekvenserna beskrivits närmare.
- Framkomlighet för kollektivtrafiken och räddningstjänsten under avsnitt om översvämningar har beskrivits mer utförligt.
- Avsnitt om buller har reviderats och i avsnittet beskrivs nödvändiga åtgärder mer utförligt.
- Avstånd mellan spår och bebyggelse tydliggörs.
- En strandskyddskarta är tillagd under avsnittet om strandskydd.
- Avsnittet om kulturmiljö har uppdaterats med motiv till att Optimushusets tillbyggnader inte bevaras.
- Beskrivningar om Vilundaverket utvecklas med information om att den nya bebyggelsen inte får påverka verksamheten.
- Beskrivning om områdets planerade utbyggnad av vatten- och avlopp har blivit mer utförlig och beskriver numera även vad som föranlett planbestämmelser som reglerar avstyckningar.
- Beskrivningar om strandskydd revideras då planområdet inte omfattas av strandskydd och strandskyddet inte kommer återinträda på platsen.
- Beskrivning om möjliga 3D-fastighetsbildningar har förtydligats och kompletterats med en illustration.

Därutöver har planbeskrivningen generellt setts över och redaktionella ändringar och förtydliganden har gjorts samt så har fler bilder adderats.

## 9. Synpunkter som ej har tillgodosetts (under planarbetet och före utgången av granskningstiden)

Följande synpunkter har senast under granskningstiden inkommit och inte alls eller endast delvis kunnat tillgodoses.

- Synpunkter om att begränsa byggnadshöjder tillgodoses inte då angiven byggnadshöjd mot järnvägen och Mälarvägen krävs för att klara trafikförordningens riktlinjer om buller och övriga höjder inom området följer kommunens principer för tät stadsbyggnad.
- Synpunkter om att uppföra ett bullerplank utmed Väsbyån har ej tillgodosetts då ett bullerplank inte är en tillräcklig åtgärd för att klara trafikbullerförordningens riktvärden.
- Synpunkter om att bevara mer av den befintliga bebyggelsen i området har ej tillgodosetts då avvägningar har gjorts och kommunen har bedömt att tillskottet av bostäder och möjligheten att helt skydda ursprungsfabriken vid ett BHF väger tyngre.

- Önskemål om förändrade parkeringstal har inte tillgodosetts då parkeringstalet för bostäder är 0,65 platser per lägenhet, i linje med det politiska beslutet som gavs vid beslut om samråd (2020-12-16 §98).
- Synpunkt om gränshierarki tillgodoses ej.
- Synpunkter om att förbättra skyfallssituationen tillgodoses ej då detaljplanen inte försämrar skyfallssituationen inom planområdet och ett övergripande arbete i kommunen pågår för att förbättra skyfallssituationen inom hela avrinningsområdet.
- Önskemål om ett informationsmöte tillgodoses ej.

## 10. Underlagsmaterial

- Inkomna synpunkter under granskning
- Samrådsredogörelse, daterad 2023-05-22
- Inkomna synpunkter under samrådet
- Planhandlingar granskning
- Planhandlingar antagande

Materialiet går att beställa från Kontoret för samhällsbyggnad.

Upprättad 2026-01-19 av

Enheten för Detaljplan och arkitektur

### Kontoret för samhällsbyggnad

Martin Mansell  
Planchef

Katarina Dalerå  
Planarkitekt

Alexander Celebioglu  
Plankonsult, Sweco