

Förslag till detaljplan för **VEDDESTA II**

fastigheten Veddesta 2:33 m.fl



Planbeskrivning

D 21 09 20

Kst 2016/475

Utökat förfarande

PBL 2010:900

LAGA KRAFT

2021-09-20

JÄRFÄLLA KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

Samhällsbyggnadsavdelningen

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning	
Handlingar.....	3
Planens syfte och huvuddrag.....	3
Plandata.....	4
2. Befintliga förhållanden	
Natur och rekreation.....	8
Hydrologiska förhållanden.....	9
Bebyggelse.....	11
Landskapsbild/stadsbild.....	11
Kulturbeskrivning av värdefull miljö.....	11
Gator och trafik.....	12
Teknisk försörjning.....	13
Störningar och risker.....	13
3. Planförslag	
Kvalitetsprogram.....	14
Ny bebyggelse.....	14
Gröna ytor.....	17
Landskap och mikroklimat.....	17
Gator och trafik.....	21
Tunnelbana, gränser i höjdlängd.....	23
Grönytefaktor.....	25
Teknisk försörjning.....	25
Störningar och risker.....	27
Behovsbedömning.....	31
Sammanfattning.....	31
5. GENOMFÖRANDE	
Genomförandetid.....	32
Tidplan och skedesplanering.....	32
Organisatoriska frågor.....	32
Kvalitetsprogram.....	34
Fastighetsrättsliga frågor.....	34
Ekonomiska frågor.....	34
Tekniska frågor.....	35
Utförande.....	36
6. Medverkande	
Medverkande tjänstemän.....	38
Övriga medverkande.....	38

1. INLEDNING

Arbetet med den aktuella detaljplanen påbörjades under 2016 och den handläggs med ett utökat förfarande. Valet av förfarande utgår från förutsättningarna i det enskilda ärendet och regleras i plan- och bygglagens femte kapitel.

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta (A1 i skala 1:1000) med bestämmelser. Till planen hör:

- Denna planbeskrivning
- Granskningsutlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- Buller, Tyrens, 2020
- Dagvatten, Geosigma, 2020
- Flyghinderanalys, LFV, 2020
- Geoteknik, Geosigma, 2019
- Luft och vind, SLB-analys, 2018 och 2019
- Miljöteknik, Bjerking, 2019
- Parkeringsutredning, Sweco, 2019
- Riskanalys, Tyrens, 2019
- Trafikprognos, WSP, 2019
- Skyfall, Ramböll, 2020

Planens syfte och huvuddrag

Planens huvudsakliga syfte är att möjliggöra exploatering i form av en vårdbyggnad samt äldreboende, trygghetsboende, studentbostäder eller annan typ av bostäder inom planområdet för Veddesta II. Exploateringen ska, liksom övriga delar av Veddesta, utformas med en hög täthet och tydlig stadskaraktär. I denna planbeskrivning benämns vårdbyggnaden som sjukhuset.

Vidare är syftet att möjliggöra en tät, sammanlänkad stadsstruktur som kopplas samman med anslutande områden i det som kommer bli framtida Veddesta. Den nuvarande gatustrukturen ligger som grund för den nya stadsdelen som växer fram längs en bärande kommunikationsaxel, Veddestavägen. Veddestavägens förlängning binder samman Veddesta med Barkarbystaden via en bro över järnväg och E18.

Veddesta ska som helhet utvecklas med offentliga rum, parker, gator och torg som fördelas jämnt inom området. Dessa är varierat utformade för stor upplevelserikedom med tydlig identitet och med tydliga avgränsningar mot kvarteretsmark. Målet är att locka till vistelse och möten. Offentliga platser ska gestaltas med upplevd trygghet i fokus.

Strukturen har sin utgångspunkt i den traditionella stenstaden. Byggnaderna gestaltas med en samtida urban karaktär med hög arkitektonisk kvalitet. Kvarterens bottenvåningar utformas i samspel med stadslivet på gatan, dels genom sitt arkitektoniska uttryck, dels genom sitt innehåll. Lokaler inryms i strategiska lägen.

Parallellt med planhandlingarna redovisas kommunens ambitioner och mål i gestaltnings- och miljöfrågor i ett särskilt program. Programmet ska ingå som en avtalshandling vid tecknande av avtal med privata markägare, vid markanvisning och försäljning av kommunägd mark och styr på så sätt bebyggelsens utformning.

Planförslaget i korthet

- Vårdbyggnad (cirka 8 våningar)
- Bostäder (cirka 8 våningar högt)
- Cirka 42 000 kvadratmeter bruttoarea
- En byggrätt för olika sorters bostäder
- Tunnelbanans funktioner möjliggörs
- En allmän park

Bakgrund

Järfälla kommun hör till de kommuner som växer mest i landet. Järfälla kommun har genom Stockholmsöverenskommelsen (utbyggnad av tunnelbanans blå linje från Akalla till Barkarby) ansvar för att cirka 14000 bostäder uppförs i tunnelbanans influensområde fram till år 2032. Utbyggnaden ska främst ske i Barkarbystaden och i Veddesta.

I samband med utbyggnaden av Mälarbanan, flytt av Barkarby station från Barkarby centrum till Veddesta och utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till nya Barkarby station får Veddesta ett mer kollektivtrafiknära läge än tidigare. Detta möjliggör också att Veddesta får tillgång till fler kollektivtrafikslag. Samtidigt utvecklas Barkarbystaden på andra sidan E18 med stadsbebyggelse och med ett stort inslag av utbildning och kultur som kompletterar kommande centrumbildning kring Barkarby station.

Plandata

Läge och areal

Planområdet är beläget i södra Veddesta. Det avgränsas i öster av Veddestabron, i söder av Veddestavägen och i norr av Äggelundavägen. Direkt norr om planområdet planeras Veddesta III. I söder planeras Veddesta I. Planområdets areal uppgår till cirka 2 hektar.

Markägoförhållanden

Kommunen äger fastigheterna Veddesta 2:1, Veddesta 2:7 samt Veddesta 2:33 som alla ligger inom planområdet.

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen

Norr om planområdet finns Mälarbanan och Europaväg 18 som är av riksintresse för kommunikationer i enlighet med miljöbalken 3 kap 8§. Byggnader med en viss våningshöjd kan också påverka riksintresset för luftfarten, framför allt Luftfartsverkets system för



Planområdets ungefärliga läge och omfattning med berörda fastigheter samt närliggande områden.

navigeringshjälpmedel samt kommunikations- och radarsystem. Avvägningar mellan riksintressen och andra statliga intressen prövas av Länsstyrelsen.

Regional utvecklingsplan RUFS

Tillsammans med Jakobsberg, Barkarby handelsplats och Barkarbystaden bildar området en av länets åtta regionala kärnor enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS). Visionen är en tät, sammanhängande och upplevelserik stadsmiljö med urbana kvaliteter, fler boendemöjligheter, fler arbetsplatser och en bättre kollektivtrafik.

Översiktsplan och program

Översiktsplanen för Järfälla kommun, ”Järfälla nu till 2030”, antogs av kommunfullmäktige 2014 och har vunnit laga kraft. Detaljplaneförslaget är förenligt med översiktsplanen där området anges som urban/stadsmässig karaktär. Planområdet ligger inom den regionala kärnan som redovisas i RUFS samt inom tunnelbanans influensområde.

Ett program för södra Veddesta godkändes 2015 som underlag för att upprätta detaljplaner. Programmet beskriver hur Veddesta ska utvecklas till en blandstad med hög täthet.

Stockholmsförhandlingen

Under 2013 genomfördes den så kallade Stockholmsförhandlingen där Järfälla kommun, Stockholms läns landsting, Stockholm stad, Nacka kommun och Solna stad kom

överens om en utbyggnad av tunnelbanan och nybyggnation av 78 000 bostäder i länet. Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan godkändes av kommunfullmäktige den 3 mars 2014. Detta planområde ingår i det influensområde som avtalen hänvisar till.

Strandskydd

Området omfattas inte av något strandskydd.

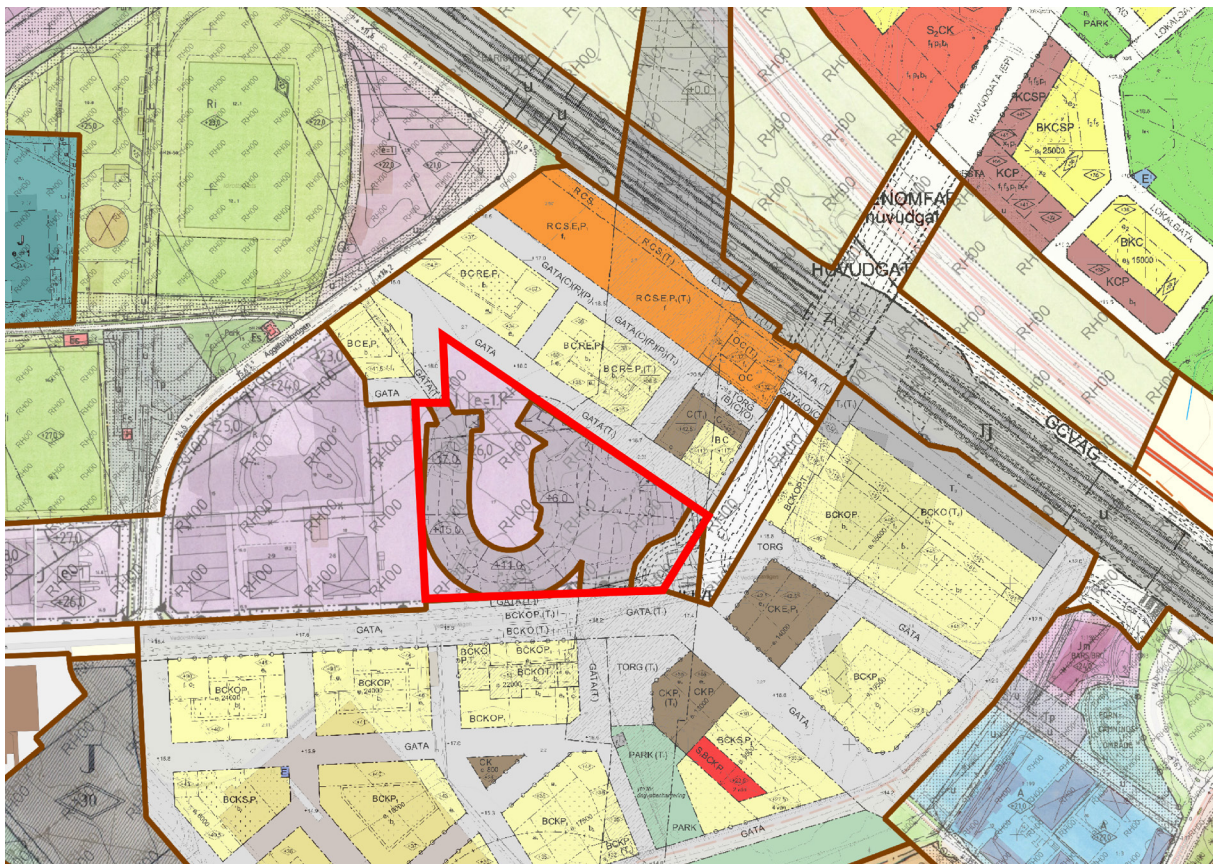
Gällande detaljplaner

Planområdet är inom följande gällande detaljplaner:

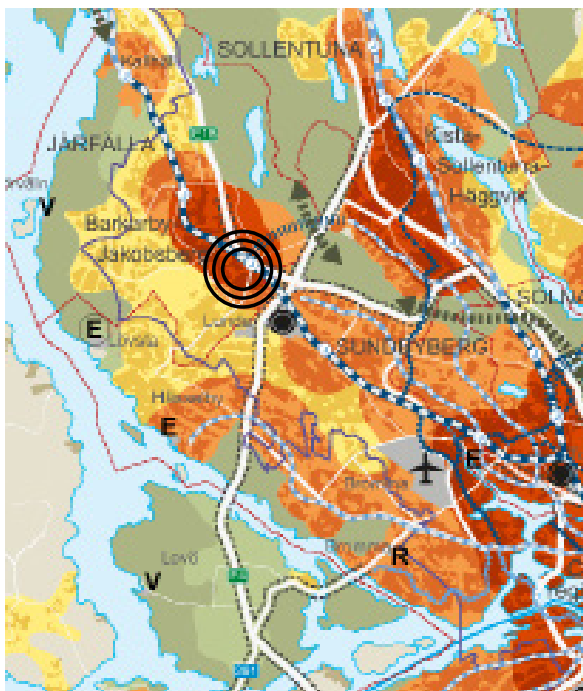
Nr	Namn	Laga kraft
D 2020-05-11 B	Veddesta I	2020-06-05
D 2020-05-11 C	Veddesta III	2020-06-05
Ädp 2017-11-20	Tunnelbanan	2017-11-20
D 2012-07-12	Mälarbanan	2012-07-12
S 1981-03-23	Veddesta industriområde	1981-03-23

Planuppdrag

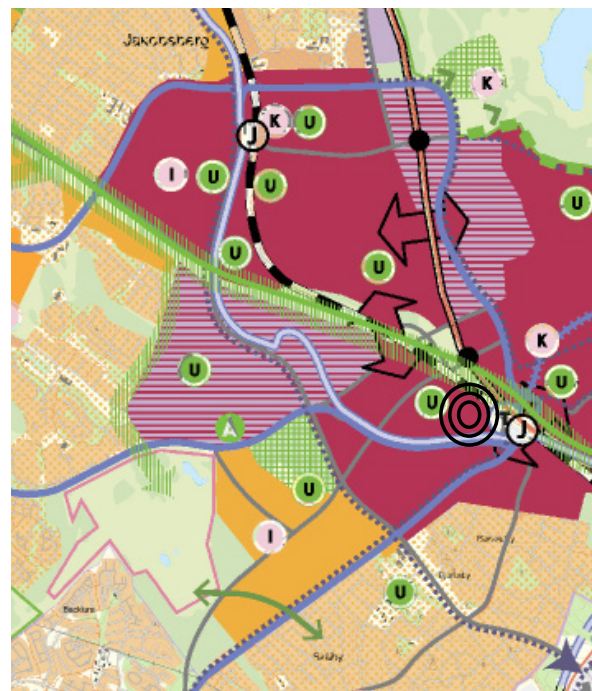
Den 17 oktober 2016 gav kommunstyrelsen planutskottet planuppdrag för Veddesta II.



Planmosaik gällande planer.



Utsnitt ur RUFS 2010 med ungefärligt läge för planområde markerat.



Utsnitt ur översiktsplanens framtidsbild med ungefärligt läge för planområde markerat.

2. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Natur och rekreation

Mark och vegetation

Marken inom planområdet består till största del av hårdgjord yta i form av vägar, parkeringsplatser och verksamheter. Den grönyta som finns inom planområdet ligger i östra delen och utgörs av en grön kulle.

Naturvärden

Den gröna kullen i östra delen av planområdet är angiven som huvudgata i gällande detaljplan. Den ligger på den plats där Veddestabron nu byggs. Utöver denna kulle finns ingen annan naturmiljö inom planområdet.

Den naturmiljö som finns utanför planområdet består främst av ett grönstråk längs Veddestabäcken i söder, ett gräs- och buskbevuxet område norr om Ekonomivägen samt en trädallé längs Veddestavägen. Längs Veddestabäcken finns ett trivialskogsparti med bland annat björk, sälg och poppel. Trivialsbogen har sitt ursprung i en naturlig plantering som planterades i slutet av 1980 och har därefter inte gallrats. Grönytan längs Veddestabäcken fungerar idag som ett parkstråk. I den kulverterade delen av Veddestabäcken ligger ett område med odlingslotter.

Gatuträden utmed Veddestavägen är planterade både i svackdiken och i uppfyllnad mot parkering samt på plana gräsremsor. På grund av platsens biologiska förutsättningar är träden i varierande skick. I några av träden förekommer mistel.

Rekreation och friluftsliv

Det finns enbart platser för rekreation och friluftsliv utanför planområdet. Ett smalt parkstråk följer Veddestabäcken. I parkstråket går en gång- och cykelväg. Vägen är en delsträcka av Upplandsleden som börjar vid Barkarby station och går genom Järfälla utmed Mälaren upp mot Gävle.

I Ormbäckaskogen väster om Järfällavägen finns ett elljusspår som renoverades 2014. Vid Björkebyskolan nära Skälbyparken finns en spontanidrottsplan. Skälbyparken är Barkarby-Skälbys stadspark med dansbana, marknader, valborgsfirande och bygdegård. Även Barkarbystadens stadspark Kyrkparken ligger inom promenadavstånd.

Veddesta är idag ett verksamhetsområde och det finns ingen lekplats i området.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Den geotekniska undersökningen visar att jordlager utgörs av blandade fyllnadsmassor utlagda på torrskorpelera, på friktionsjord och/eller direkt på berg. Fyllningen är cirka 1–2 meter mäktig och innehåller asfalt, tegel, silt, sand med mera. Under hårdgjorda ytor finns grusig sand och krossmaterial. Torrskorpan är upp till cirka 2 meter mäktig och underlagras av upp till 5 meter mäktigt lager av lös lera. Leran är som djupast i den norra delen och två

tungor sträcker sig mot sydöst och sydväst. Lager av friktionsjord under leran är upp till cirka 3 meter mäktigt och utgörs av växlande skikt silt och sand samt morän i botten.

I den södra delen finns berg i dagen.

Djup till berg varierar kraftigt över området mellan berg i dagen till upp till 9 meter under befintlig markyta. Tolkad bergnivå visas på geotekniska sektionsritningar.

Förutsättningar för ras och skred

Områdets totalstabilitet bedöms i dagsläget vara tillfredsställande.

Grundvattennivå

Grundvattenundersökning är utförd genom avläsning av befintliga grundvattenrör. I dagens läge bedöms den dimensionerande grundvattennivån ligga på +15. Genom utredningsområdet går en lokal vattendelare och grundvattenytan sjunker mot nordöst och sydväst. Inom området planeras nya tunnelbanan till Barkarby passera under planerad konstruktion. Denna entreprenad kan leda till grundvattensänkningar. Detta kan innebära att grundvattenytan inom området under entreprenadtiden inte nödvändigtvis kommer stämma överens med den dimensionerande grundvattenytan under projekteringen. Fler mätningar ska göras över tid för att säkerställa rådande grundvattennivåer och bestämma rekommenderad grundvattennivå för beräkningar och dimensioneringar. Grundvattenytan ska även mätas kontinuerligt under entreprenadtiden.

Radon

En översiktlig undersökning av radonriskbedömning gjordes för hela kommunen 1997. Området bedöms ha låg risk för radon.

Hydrologiska förhållanden

Vattendrag

Det finns inga vattendrag inom planområdet. Veddestabäcken rinner söder om planområdet. I den östra delen är Veddestabäcken kulverterad och öster om E18 mynnar Veddestabäcken ut i Bällstaån.

Vattenkvalitet och miljökvalitetsnormer

Planområdet ligger inom Bällstaåns avrinningsområde. Bällstaån är förorenad vilket gör att den inte uppnår god kemisk status och har dålig ekologisk status. Miljökvalitetsnormerna anger att god kemisk status ska uppnås senast 2015 och god ekologisk status senast år 2021. Normerna håller på att uppdateras. (Enligt gällande förslag ska god ekologisk och kemisk status uppnås senast 2027. Det är främst förhöjda halter av zink och fosfor som gör att god ekologisk status inte kan uppnås. Miljökvalitetsnormerna innebär att det finns ett icke-försämringskrav vid byggnation inom avrinningsområdet, det vill säga att föroreningarna inte får öka och att rening av dagvattnet måste ske.

Översvämning

Det finns ingen risk för översvämning inom planområdet.



Ortofoto 1958. Markering visar ungefärlig plangräns för denna plan.



Ortofoto 2018. Markering visar ungefärlig plangräns för denna plan.

Bebyggelse

Det finns inga bostäder inom planområdet. På fastigheten Veddesta 2:7 och Veddesta 2:33 fanns det tills nyligen verksamheter. I nuläget står området tomt efter att det tidigare har bedrivits mestadels olika former av verksamheter.

Landskapsbild/stadsbild

Södra Veddesta är idag ett verksamhetsområde med låg exploatering. Eftersom Barkarby flygfält tidigare låg på andra sidan motorvägen är bebyggelsen i Veddesta låg för att inte störa in- och utflygning på fältet. Området består främst av stora hårdgjorda ytor. Den gröna remsan längs med Veddestabäcken skiljer verksamhetsområdet och den befintliga villabebyggelsen söder om den.

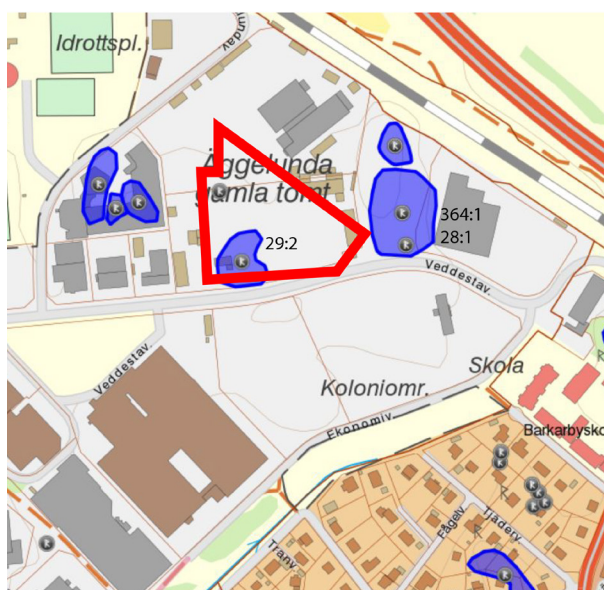
Kulturhistoriskt värdefull miljö

Fornlämningar och byggnadsminnen

Det finns flera noterade fornlämningar i området var av en har legat inom planområdet. Fornlämningarna Järfälla 29:2, 364:1, 28:2 och 28:1 är undersökta samt borttagna och kulturmiljölagens skydd av fornlämningar är inte tillämplig för dessa.

Gravfältet Järfälla 29:2 undersöktes cirka 1980. Gårdstomten Järfälla 364:1 (Äggelunda gård) undersöktes 2011, samtidigt som gravfältet Järfälla 28:2.

Om det vid grävning eller annat arbete påträffas fornlämning föreligger anmälningsplikt enligt kulturmiljölagen.



Fornlämningar markerade i närområdet. Röd streckad gräns visar ungefärlig plangräns för denna plan.

Gator och trafik

Gångtrafik

Nätet för gångtrafikanter är begränsat i dagsläget. Eftersom området präglas av stora fastigheter och ett grovmaskigt vägnät blir avstånden långa för gångtrafikanter. Gångbanor finns utmed Veddestavägen och Veddestabäcken. Gångförbindelser finns också till Järpvägen och Fasanvägen i Barkarby. Kopplingar till östra sidan om E18 finns öster om planområdet över Barkarbybron. För att ta sig till gång- och cykelvägen mellan E18 och Mälarbanan måste gångtrafikanter först bege sig 700 meter öster till tunneln under järnvägen eller cirka 1,5 kilometer norrut till Viksjöledens bro över järnvägen.

Cykeltrafik

Söder om planområdet, längs med Veddestabäcken, går det regionala cykelstråket Skälbystråket. Kopplingen mot Barkarbybron är dock svag. Stråket uppfyller inte regional standard bland annat genom att cykeltrafiken inte är separerad från gångtrafiken. Längs Veddestavägen går ett lokalt cykelstråk på en kombinerad gång- och cykelbana. Precis som för gångtrafikanterna är nätet grovmaskigt och smidiga kopplingar till intilliggande stråk saknas.

Kollektivtrafik

Veddestavägen trafikeras av en stombusslinje och tre lokala busslinjer. Stombuss 178 går från Jakobsberg via Veddesta och vidare till Akalla, Kista, Helenelund, Danderyds sjukhus och Mörby station. Lokalbussarna, linjerna 541, 552 och 553, förbinder Veddesta med Barkarby, Skälby, Jakobsberg, Viksjö, Hässelby villastad och Vällingby.

Mälarbanan har byggts ut till fyra spår mellan Barkarby och Kallhäll för ökad kapacitet. Pendeltågsstationen i Barkarby har nyligen flyttats cirka 250 meter norrut och ligger därmed i direkt anslutning till planområdet. Bussterminalen ligger för närvarande kvar i det sydliga läget, vilket medför långa sträckor för omstigande resenärer. Från Barkarby station finns goda tågförbindelser till Stockholm central. Pendeltågen går med 15-minuterstrafik större delen av dygnet. Norrut finns pendeltågsförbindelse mot Kungsängen och Bålsta.

Biltrafik

Veddestavägen är den enda genomgående vägen i området. Vägen upplevs genom sin bredd som en väg där stor vikt lagts vid fordonens framkomlighet och hastighet. Fastighetsutfarter förekommer längs sträckan, om än ganska glest. Parkering är inte tillåten längs Veddestavägen. I det närliggande området finns ett antal återvändsgator vilket gör att Veddestas och Barkarbys vägnät inte är integrerade med varandra. Det finns inga allmänna parkeringsanläggningar inom planområdet.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning och spillvatten

Hela planområdet ligger inom verksamhetsområde för dricksvatten och spillvatten. Spillvatten från Veddesta avleds via spillvattenledning längs med Veddestabäcken. Ledningen längs med Veddestabäcken försörjer stora delar av Barkarby och Skälby.

Dagvattenhantering

Planområdet ingår i Bällstaåns avrinningsområde. Bällstaån rinner nordost om planområdet och är tillsammans med Veddestabäcken recipient för dagvatten från planområdet. Veddestabäcken är ett biflöde till Bällstaån och rinner längs med planområdets sydöstra avgränsning. Dagvattnet från planområdet rinner i dagsläget orenat till Veddestabäcken och vidare till Bällstaån genom en kulverterad dagvattenledning.

Förutsättningarna för naturlig infiltration av dagvatten i planområdet bedöms som mindre goda eftersom det idag är många stora hårdgjorda ytor i planområdet.

Energiförsörjning

E.ON är huvudman för den fjärrvärme och el som finns utbyggd i området.

Störningar och risker

Buller

Planområdet är utsatt för buller främst från Veddestavägen, E18 och Mälarbanan.

Farligt gods

Veddestavägen har tidigare varit utpekad som rekommenderad väg för transport av farligt god. Länsstyrelsen beslutade dock 2017-12-14 att vägen inte längre skulle utpekas som detta.

Förorenad mark

Bjerking AB har utfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning på fastigheterna Veddesta 2:7 och Veddesta 2:33 samt en del av Veddesta 2:1. Slutsatsen är att det finns föroreningar inom området som kräver ett aktivt saneringsarbete i genomförandefasen av detaljplanen. I grundvattnet uppmättes låga halter av föroreningar. Inga föroreningshalter uppmättes i det grundvatten som lämnade fastigheten. Detta indikerar att det inte finns några större läckage från oljeavskiljare etcetera. Asfalten på området är inte så kallad tjärasfalt utan kan återanvändas.

3. PLANFÖRSLAG

Med gällande planförslag möjliggörs en byggnad för vårdandamål, trygghetsboende, äldreboende samt studentbostäder eller annan typ av bostäder. Kvarteret är en viktig del av den helhet som kommer skapa det framtida Veddesta. Bebyggelsestrukturen i framtida Veddesta är en tät, urban stadsmiljö. Stadsdelen ska bli hållbar, levande och varierad med nya bostäder, arbetsplatser, handel, förskolor och andra typer av verksamheter. Via vägkopplingar och kollektivtrafikkopplingar i form av tunnelbana, pendeltåg samt buss blir stadsdelen integrerad med andra delar av kommunen och i ett större perspektiv med resten av Stockholms län.

Under de senaste åren har fyra detaljplaner bedrivits i Veddesta, inklusive denna, som alla ligger intill varandra. Tillsammans bildar de fyra planerna början på den helhetsstruktur som ska forma framtida Veddesta. Därav delas vissa av de genomförda utredningarna mellan de olika planerna och denna planbeskrivning hänvisar också till de andra detaljplanerna.

Kvalitetsprogram

Ett kvalitetsprogram har tagits fram parallellt med planhandlingarna. Syftet är att säkerställa en hög kvalitetsnivå och en sammanhållen stadsbyggnadskaraktär för det område som detaljplanen omfattar. Programmet ska utgöra en del av det kommande exploateringsavtal som träffas mellan kommunen och berörda byggaktörer och ska ligga till grund för bygglovprövningen. Bebyggelsen delas in i fyra olika delkaraktärer med olika gestaltning.

Ny bebyggelse

Bebyggelsestruktur

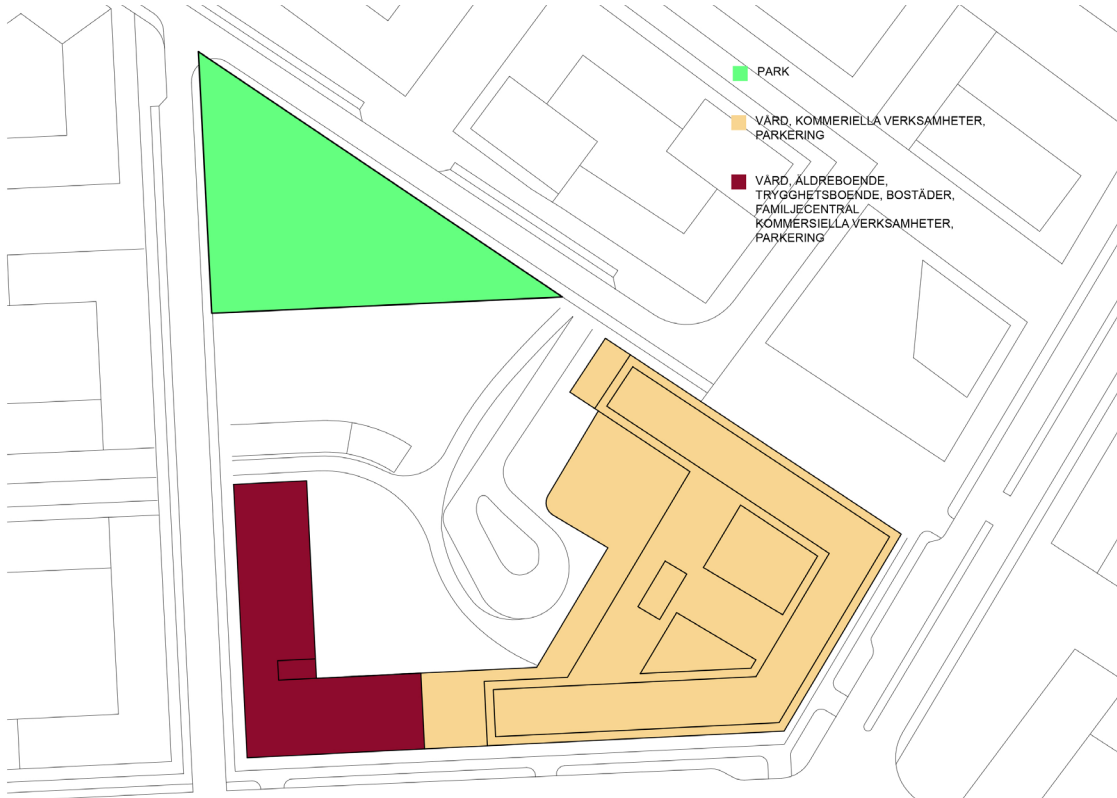
Veddesta har tidigare präglats av att området har legat så nära Barkarby flygfält. Bebyggelsen är i det flesta fall endast 1-2 våningar. I samband med att kollektivtrafiken har byggts ut med fler järnvägsspår som ökat kapaciteten för pendeltågen och att tunnelbanans blå linje från Akalla byggs ut med nya stationer hamnar Veddesta i ett nytt strategiskt läge. Detta ger goda förutsättningar att bygga fler bostäder och verksamhetslokaler. Möjlighet ges att bygga högt och tätt på en central plats i regionen. Innehållet i byggnaderna, affärerna, kontoren, de boende och övriga verksamheter tillåts göra avtryck i det offentliga rummet.

Planförslaget möjliggör byggrätt för två byggnadskroppar, en vårdbyggnad och byggnad för äldreboende, trygghetsboende, studentbostäder eller annan typ av bostäder. De två byggnaderna sammankopplas av en mindre byggnadsdel. Norr om kvartersmarken föreslås en park. På västra sidan av planområdet föreslås en lokalgata för att möjliggöra angöring. En generell bestämmelse i plankartan säger att byggnader ska placeras i direkt gräns mot allmän plats. Detta för att tydliggöra gränsen mellan offentlig och privat mark samt att tydligt definiera gaturummet.

Balkonger och burspråk ger stora boendekvaliteter. Rätt utformade kan de också bidra till variation i gaturummet. Planförslaget möjliggör utkragande balkonger och burspråk. Generellt tillåts en utkragning på 1 meter med 4,5 meters frihöjd. En utkragning på 1,5 meter med 3,5 meters frihöjd tillåts mot den mindre gatan i väster. Utkragande delar ska medvetet gestaltas som en bidragande del till såväl gaturummet som till områdets stadskvaliteter. Utformning av balkonger bör göras i relation till husets proportioner.



Situationsplan.



Användning inom planområdet.

Användning

Planförslaget möjliggör en blandad och varierande exploatering. Användningen inom planområdet är flexibel vilket möjliggör anpassningar efter behov vilket gör planen hållbar över tid.

Bostadsbebyggelse möjliggörs i den västra delen av planområdet. Denna del kan tänkas innehålla äldreboende, trygghetsboende, studentbostäder och/eller vanliga bostäder. En bruttoarea på 42 000 kvadratmeter är fördelad mellan de två byggnadskropparna. Planområdet är centralt beläget i en framtida utveckling av Veddesta, med närhet till kommunikationsmöjligheter i form av pendeltåg, buss och tunnelbana. En hög arkitektonisk utformning och gestaltning är därför att eftersträva.

Den östra byggnadskroppen är främst tänkt för sjukhusverksamhet eller liknande vårdinriktad verksamhet men det finns även möjlighet att inrymma kontor eller centrumverksamhet. Inom denna byggnadskropp medger plankartan även service kopplad till sjukhuset men också service eller verksamheter som inte har en direkt koppling till sjukhusverksamheter. Kommersiell service kan med fördel placeras i bottenvåning. En reglering av minsta rumshöjd för bottenvåning ska generera bra offentliga/kommersiella lokaler i bottenvåning som bidrar till ett livfullt gaturum.

I norra delen möjliggörs en park på allmän plats.

Höjder

Både den regionala utvecklingsplanen och kommunens översiktsplan pekar ut området som en plats där högre exploatering bör och kan tillåtas. Programmet för Södra Veddesta redovisar detta område med högst täthet. Att området ska bli en stor kollektivtrafiknod talar också för en större skala och ett effektivt markutnyttjande. Dock ska detta ske med beaktande av kommande etapper.

I andra detaljplaner i Veddesta planeras det för en genomgående höjdskala på 6-8 våningar med delvis högre byggnader intill stora leder som järnväg, Veddestabron och Veddestavägen. Denna detaljplan följer samma våningskala. Sjukhusdelen, den östra byggnadskroppen, och den västra byggnadskroppen tillåts bli upp till cirka 8 våningar höga enligt plankartan. Planförslaget tillåter ingen bebyggelse i direkt anslutning till parken i norr. Detta för att parken ska kunna ha goda solförhållanden.

Planbestämmelser

Flexibel användning möjliggörs genom en kombination av flera användningsbestämmelser. De användningar som finns för kvartersmark är **B, C, D, K, E, P1, T1 och T2**. På vissa platser under allmän plats, möjliggörs tunnelbana. Bestämmelsen **E** ska möjliggöra att ett reservkraftverk kan uppföras i det nordvästra hörnet, det är även möjligt att uppföra samma anläggning inom den östra byggnadskroppen som ett komplement till användningen sjukhus. På kvartersmark under mark möjliggörs parkeringsgarage och underbyggda gårdar genom en kombination av bestämmelsen **e₁** och **b₁**. Användningarna är anpassade med hänsyn till slutsatser i framtagna utredningar.

Möjlig exploatering styrs av tydliga användnings- och egenskapsgränser samt regleringar av byggnadernas höjd. Genom **byggnadshöjd** och **nockhöjd** begränsas byggnadernas höjder. Byggnadshöjd mäts i skärningen mellan fasadplanet (ytterväggen) och takfoten. Nockhöjd begränsar blivande nock på byggnadens tak, det vill säga byggnadskonstruktionens högsta del.

Byggnaders placering styrs med bestämmelsen att dessa ska **placeras i gräns till kvartersmark/allmän plats** för att tydligt visa vad som är privat och offentligt rum. Det är också reglerat att kvarteren ska vara **sammanbyggda minst 1 våning upp**. Detta gäller överallt förutom vid huvudentrén där ett indrag i bottenvåning tillåts med bestämmelsen **f1**. Detta för att tydliggöra huvudentrén i byggnadskroppen.

Kvalitetsprogrammet kommer via avtal att säkra gestaltungsfrågor. Planen styr att byggnaders sockelvåning ska utföras i annat material, alternativt med annan struktur än ovanförliggande fasad. Generellt mot Veddestavägen tillåts en **utkragning av balkonger och byggnadsdelar över allmän plats** på 1 meter med 4,5 meters frihöjd. För de mindre gatorna är bestämmelsen istället 1,5 meter utkragande över allmän plats med en minsta frihöjd om 4,5 meter. Bestämmelsen reglerar bara balkonger vilket gör att svensk standard gäller för exempelvis skärmtak vid bygglovsprövning.

Veddestavägen kommer att vara vältrafikerad. Därför **medges ej garageinfart** mot denna.

Bestämmelser finns kring **buller, dagvatten, risk och föroreningar**. Dessa gäller mot bakgrund av de respektive utredningar som har tagits fram under planarbetet. Bestämmelser som mer berör tunnelbanan redovisas under respektive stycke i planbeskrivningen.

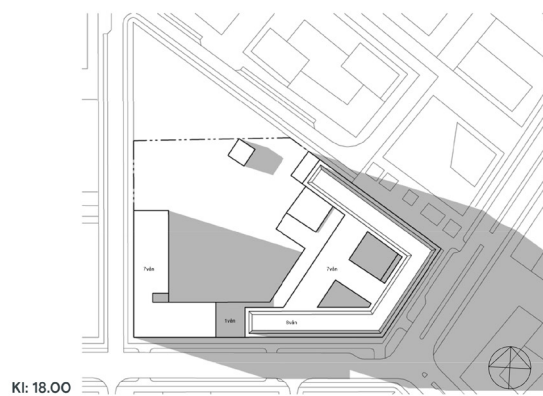
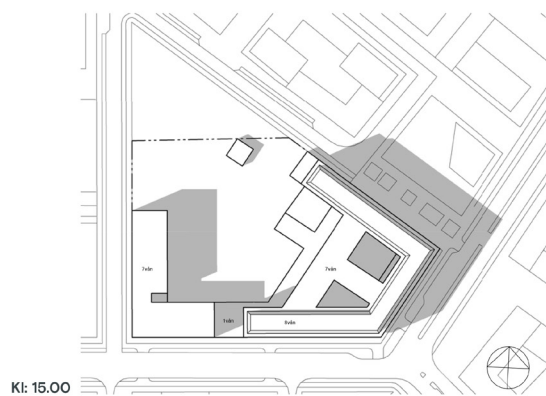
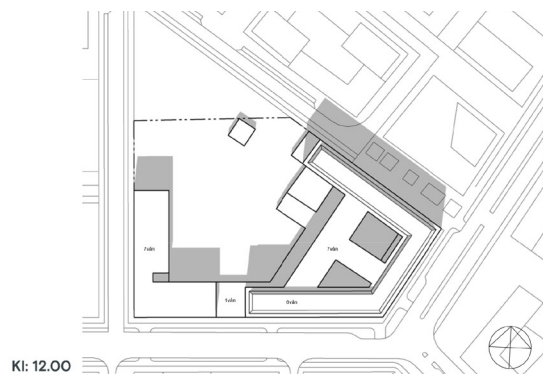
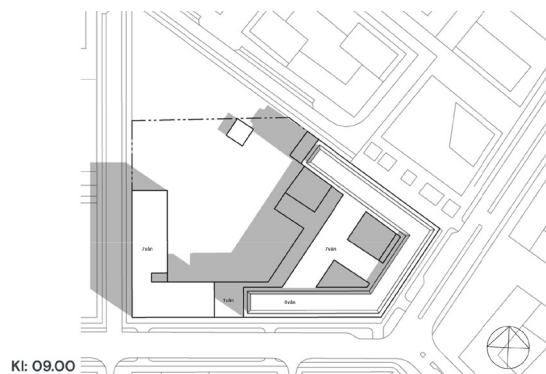
Gröna ytor

Parkmark medges i plankartan i den norra delen av planområdet. Med sitt centrala läge, med närhet till framtid viktiga kollektivtrafiknoder, verksamheter och besöksmål är det viktigt att parken utvecklas som en park i stadsmiljö. Det är en plats som skapar möjligheter för rekreation och mötesplatser för framtid invånare i Veddesta men även för invånare från andra delar genom sin närhet till kollektivtrafiknoder. Skiljt från denna park möjliggörs ytterligare ett grönt rum på kvartersmark, mellan de två tänkta byggnadskropparna. Då parkering ska finnas under mark möjliggörs en överbyggd gård med planterbart och körbart bjälklag. Denna del kan innehålla blandade funktioner för framtida verksamheter och service. Det handlar om rekreationsytor för ett eventuellt äldre- eller trygghetsboende, angöringsytor till ett eventuellt sjukhus eller annan vårdverksamhet både ovan samt under mark etcetera. En av förutsättningarna för att klara av angöring för färdtjänst på ett bra sätt är att möjliggöra angöring norr om sjukhuset, via grönytan. Denna angöring är viktig att också utforma med ”grön” ytbeläggning. Ambitionen är att få ett grönt rum mellan vårdbyggnaden och den andra byggnadskroppen.

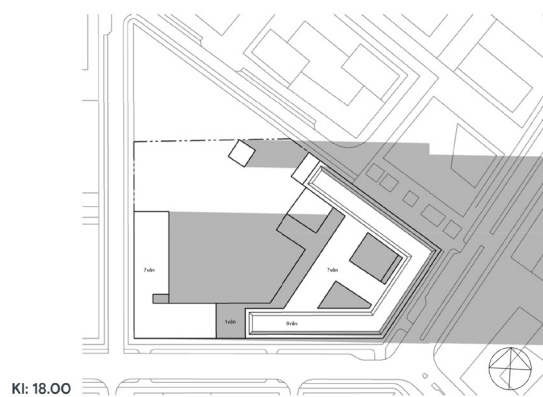
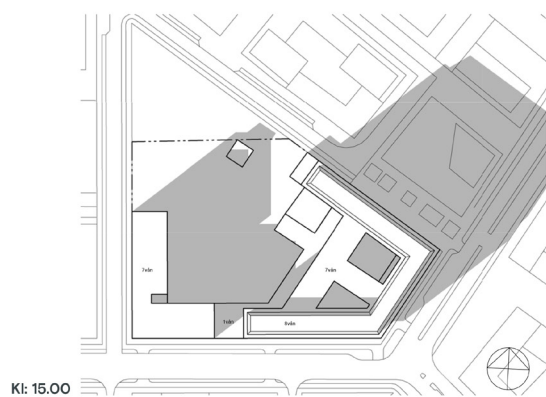
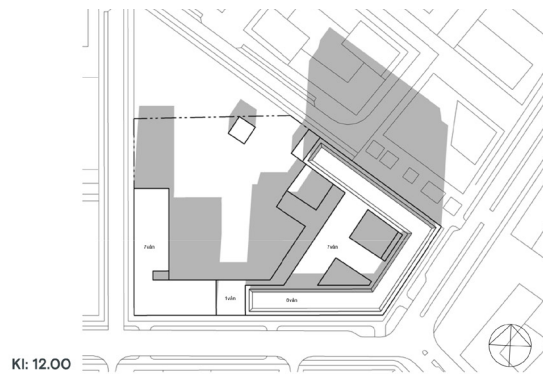
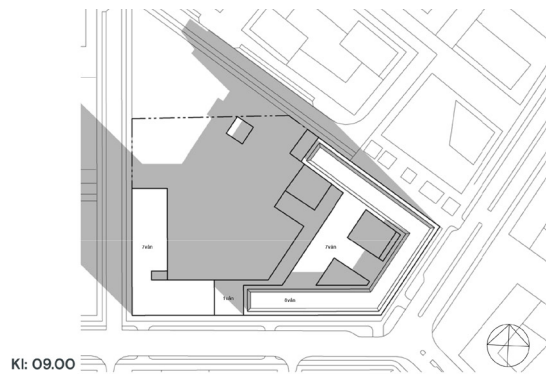
Landskap och mikroklimat

Sol- och skuggstudier

Sol- och skuggstudien redovisar skuggor från byggnadskroppar vid fyra tidpunkter under dygnet och två dagar under året. Modellen redovisar byggnadskroppar med de våningsantal som är redovisade under avsnitt ”Höjder”. Grundprincipen är att prioritera dagsljus på publika platser. Sammanfattningsvis får den allmänna parken i planområdets norra del väldigt goda solförhållanden. Även grönytan på kvartersmark mellan de båda byggnadskropparna har bra förutsättningar för goda solförhållanden.



Solstudie 21 juni.



Solstudie 21 mars.



Visionsbild.



Perspektiv söderut mot parken och bebyggelsen i Veddesta II.

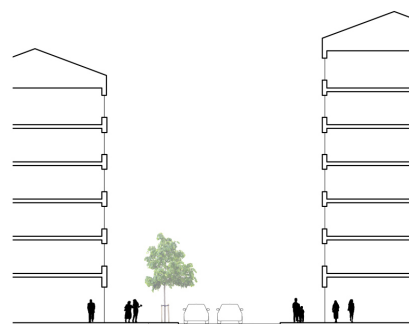
Vind- och luftstudie

Ingen vind- och luftstudie har gjorts för detta planområde. Men för intilliggande planer, Veddesta I och Veddesta III har dessa utredningar tagits fram. Därför kan resultatet från dessa antas gälla även för denna plan. Det är SLB-analys som har utfört beräkningar av vind och luft. Miljökvalitetsnormen för både partiklar, PM10, och kvävedioxid, NO₂, klaras i de båda planområdena.

Syftet med vindberäkningarna är att utreda var, och hur mycket, vinden förstärks i området kring planerad bebyggelse. Resultatet har analyserats och jämförts med svenska och internationella kriterier för vindkomfort för att säkerställa att ett gott vindklimat nås i området och för att peka ut eventuella platser där vindpåverkande åtgärder kan behöva vidtas. Resultaten från båda studierna visar att vindförhållandena är goda och inga åtgärder behöver göras.

Gator och trafik

Planerat gatunät är anpassat till framtida planerat nät i hela Veddesta. Tyngdpunkten är Veddestavägen där den största delen av trafikmängden kommer att finnas. Veddestavägen sträcker sig från planerat brofäste för Veddestabron och västerut rakt genom Veddesta. Veddestavägen täcks inte in i planområdet för denna plan men ligger i direkt anslutning till plangränsen söderut. Plankartan anger utfartsförbud mot Veddestavägen. En lokalgata i väster rymms inom planområdet



18m
Stadsgata

Exempel på gatuutformning för en 18 meters bred gata.

Gång- och cykeltrafik

I helheten för det planerade framtida Veddesta ska Södra Veddestas nuvarande storskaliga kvarter bryts ner till ett rutnätssystem med kvarterstorlekar lämpliga för en fotgängare.

Mindre kvarterstorlekar är bra för gångtrafikanter då gångvägar mellan olika målpunkter blir kortare och det blir möjligt att välja olika vägar i stadsmiljön. Samtliga gator förses med gångbanor på ömse sidor. Detta gäller också den allmänna gata som finns i denna detaljplans västra del. Längs Veddestavägen anläggs cykelbanor. I takt med att Veddestavägens betydelse som huvudgata ökar bör dessa klassas som ett huvudcykelstråk i Järfällas cykelplan.

Kollektivtrafik

I direkt anslutning till planområdet planeras det för två tunnelbaneuppgångar, en uppgång för pendeltåg och en ny bussterminal. Tunnelbanans blå linje förlängs från Akalla via Barkarbystaden till Barkarby station. Detta skapar tillsammans med pendeltågsstationen och bussterminalen Järfällas bästa kollektivtrafikläge. En förutsättning för stationsutformningen har varit att skapa så smidiga omstigningar som möjligt mellan trafikslagen. Den andra uppgången för tunnelbanan planeras intill Veddestavägen inom planområdet för Veddesta I.

En ny omstigningsplats skapas vid Barkarby station i och med att pendeltågsstationen flyttar sina plattformar norrut och ligger mellan Barkarbybron och Veddestabron. På sikt finns det även möjlighet att bygga ut så att även regiontågen kan stanna vid Barkarby station.

Plankartan möjliggör byggnation av tunnelbana via användningen T1 som står för trafikändamål under mark.

Biltrafik och gatunät

Gatunätet i framtida Veddesta föreslås få en traditionell och robust rutnätsstruktur. Gatorna utformas för dubbelriktad trafik. Även om gatornas breddmått möjliggör dubbelriktad trafik finns möjlighet att reglera om trafiken till enkelriktad i önskad riktning.

I samband med planarbetet har WSP tagit fram en trafikutredning för att bland annat utreda belastningen på gatorna i den nya strukturen men också vilken mängd trafik befintliga gator i närområdet kan tänkas få. Prognosåret som har använts i utredningen är 2040 med hänsyn till Järfällas åtagande att bygga 14 000 bostäder inom tunnelbanans influensområde. Förutom åtagandet på 14000 bostäder har utredningen räknat på ett fullt utbyggt Veddesta och Barkarbystaden, vilket sammantaget rymmer fler bostäder än 14 000.

Trafikmängderna förväntas öka något på Veddestavägen till följd av exploateringarna, Veddestabrons placering samt Barkarby stations ökade attraktion som omstigningspunkt. Ökningen bedöms dock inte bli särskilt stor då det finns en avgående post i form av minskad trafik till följd av Veddesta centrum avveckling. Dagens trafikantal på Veddestavägen är mellan cirka 5000-16 000 fordon per dygn beroende på vilken plats som mäts. Trafikmängden för Veddestavägen för prognosåret är cirka 8000-14 000 fordon per dygn. Veddestavägen utformas med en sektion som ska kunna fungera flexibelt över tid. Bredden ska kunna medge antingen angörings- och parkeringsrader alternativt fyra körfält med eller utan kollektivkörfält. Utredningen har använts som underlag för andra framtagna utredningar.

Vad gäller biltrafik inom planområdet kommer majoriteten av besökare och anställda som färdas med bil att nå verksamheterna via garaget. Varumottagning kommer också att ske på den norra sidan av det planerade sjukhuset.

Parkeringar

Järfällas parkeringsnorm anger att det bör finnas 15 bilplatser per 1000 kvadratmeter bruttoarea för vårdcentral och sjukhus. Enligt rekommendationer i parkeringsnormen finns en flexibilitet för att minska antalet parkeringsplatser som bland annat beror på standard för cykelparkering samt närhet till kollektivtrafik. Placeringen av planerat sjukhus är intill framtida kollektivtrafiknod. Järfälla kommun har som mål i sin Miljöplan 2016 – 2024 att gång- och cykeltrafik ska prioriteras tillsammans med kollektivtrafiken, vilket uttrycker en ambition att cykel- och kollektivtrafikresandet ska öka. Jämförelse har gjorts med liknande sjukhus i samma storleksordning som det planerade sjukhuset.

Antalet parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter bruttoarea ligger mellan 5 och 8 stycken hos referenssjukhusen, vilket skulle ge ett behov av 140 - 230 parkeringsplatser för det planerade sjukhuset i denna detaljplan. Om parkeringsnormen ska följas är motsvarande siffra 425 parkeringsplatser. Motsvarande parkeringsnorm finns för cykel där det anges att 25 platser ska finnas per 1000 kvadratmeter bruttoarea, vilket skulle ge ett behov av 710 parkeringsplatser för cykel enbart för sjukhuset.

Sweco har tagit fram ett PM för parkeringsbehovet. Parkerings- och angöringsbehovet har beräknats utifrån trafikflöden uppdelade på olika trafikslag som erhållits från Capio. Dessa trafikflöden innefattar verksamheter som är direkt kopplade till sjukhuset (anställda, patienter i öppen- respektive slutenvård samt besökare till patienter inom slutenvård). Swecos beräkningar visar på ett behov om cirka 170 parkeringsplatser för sjukhuset och ytterligare 31 platser för den andra byggnadskroppen. I garaget är det planerat för alla dessa bilplatser. För kortare vistelse beräknas kantstensparkering längs Veddestavägen kunna användas. Dessutom skulle det även vara möjligt att stanna på närliggande gator i centrum om besökaren har de fysiska förutsättningarna.

Eftersom Veddesta planeras som en tätbebyggd stadsdel med ett finmaskigt vägnät, planeras cykelparkeringsplatser utifrån nuvarande parkeringsnorm. Detta motsvarar 771 platser vilket underlättar transport med cykel. Majoriteten av dessa platser ryms i garaget och övriga ryms på gården.

Tunnelbana, gränser i höjddled

Bebyggelsen och anläggningar för tunnelbanan

Området ingår i influensområdet för tunnelbanan och omfattas av en järnvägsplan samt särskild detaljplan för tunnelbanans utbyggnad från Akalla till Barkarby station, med syftet att förbättra tvärförbindelsen i Stockholms kollektivtrafiknät. Denna detaljplan möjliggör för tunnelbanans funktioner under mark samt ett schakt ovan mark.

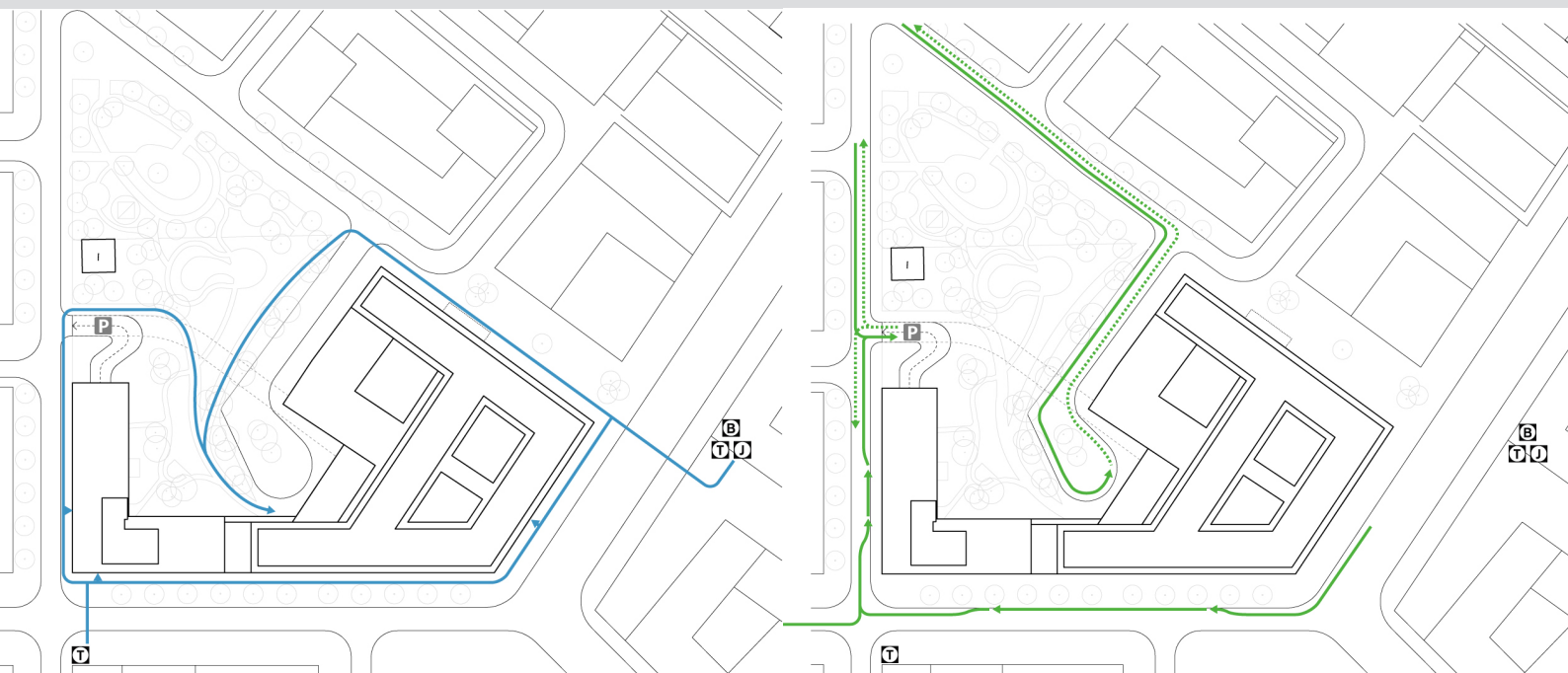
Skyddszon för tunnelbanan samt byggrätt för skidanläggning

Genom planområdet går en skyddszon runt tunnelbanans underjordiska anläggningar med bestämmelsen (**T1**) som medför ett antal restriktioner för bebyggelsen. Bestämmelsen omfattar spårtunnlar, arbets- och servicetunnlar och övriga tillhörande tekniska anläggningar under mark.

Bestämmelsen omfattar både det utrymme som behövs för de egentliga spårtunnlarna och kringliggande skyddszon. Bestämmelsen **Lägsta schaktningsnivå i meter över nollplanet** anger till vilken nivå schaktning, spontning, borrhning, pålning eller andra ingrepp i undergrunden får ske för andra ändamål än byggandet av järnvägstunneln. Ingrepp såsom pålning vid nybyggnad och borrhning av bergvärme inom skyddszonen kommer att kräva godkännande från Region Stockholm. Nivåerna är angivna i meter över nollplanet i höjdsystem RH2000. Byggnaders grundläggning ska anpassas till tunnelbanans anläggning och skyddszon. Gräns mellan kvartersmark och allmän plats redovisas där bestämmelsen för schaktningsnivå kompletteras med **b2**.

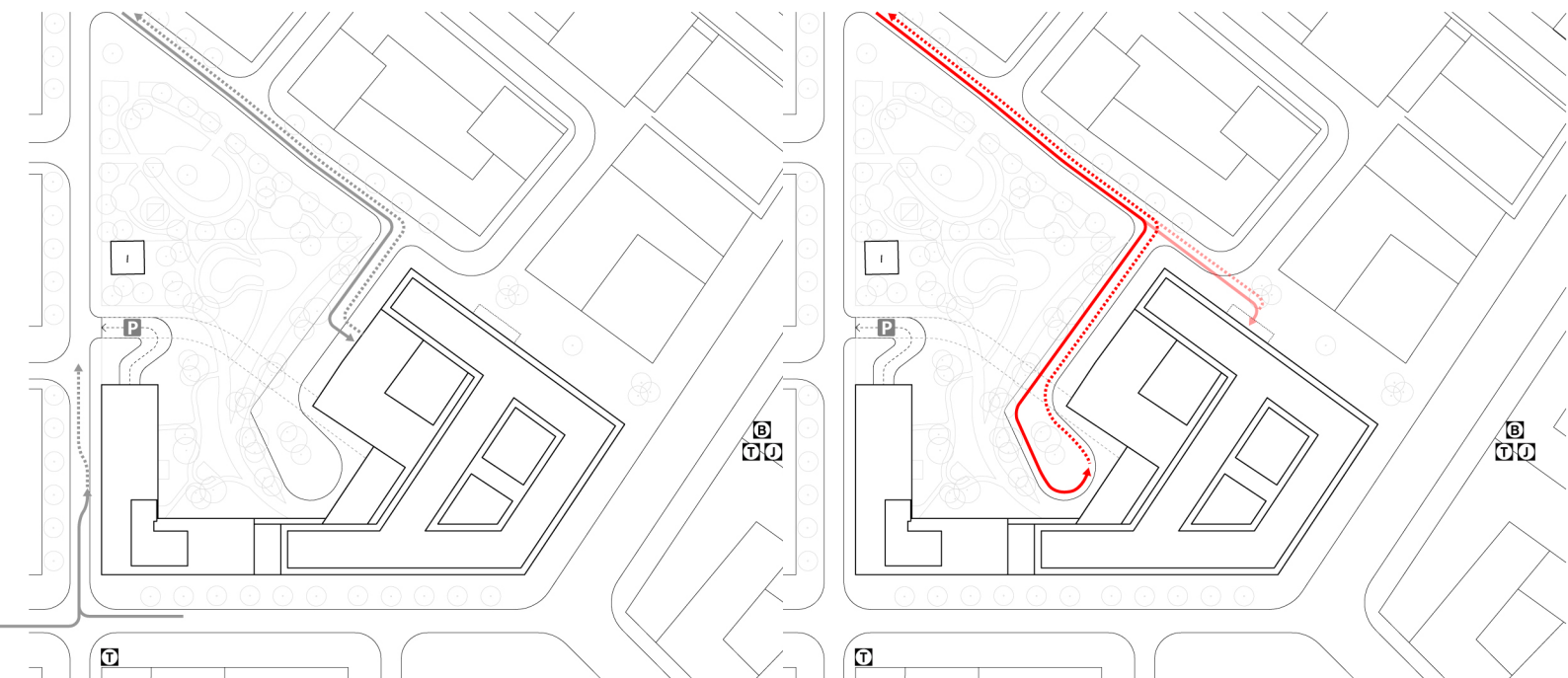
Anläggningar

För tunnelbanan krävs anläggningar som mynnar ovan mark. Inom planområdet finns ett schakt. Denna har användningsbestämmelsen **T2**.



Gångflöden till & från kollektivtrafik.

Flöden biltrafik.



Flöden varustransporter

Flöden sängburen trafik (med sängburen trafik menas patienttransport där patienten, av någon anledning, behöver ligga ner under transport).

Barnperspektiv och social hållbarhet

Den upplevda tryggheten är förknippad med människorna i staden. Strukturen och platsbildningarna påverkar gångflöden och människors vistelse på huvudstråk, torg och parker. Tryggheten kan också främjas genom placering, blandning och utformning av verksamheter och bostäder. Stadsrummet ska vara väl upplyst för att också höja tryggheten. Gångstråken ska utformas så att de upplevs trygga enligt gällande gångplan. Särskilt viktigt är det kring gångstråk som knyter ihop bostadskvarter och kollektivtrafikpunkter. Lokaler med glasade fasadpartier bidrar till att lysa upp och aktivera gaturummet. Tryggheten inom kvartersmark är viktig. Slutna kvarter ger en större känsla av trygghet och hemmahörighet då innergården är tydligt avskild och privat.

Utifrån perspektivet social hållbarhet kan planförslaget ses på två olika sätt. Dels hur möjlig bebyggelse ser ut inom själva planområdet men också vad planförslaget tillför i ett större helhetsperspektiv med angränsande stadsdelar. Parken erbjuder exempelvis en plats för samtal och avkoppling, ett stenkast från liv och rörelse vid Veddesta Torg och omkringliggande stadsmiljöer. Sjukhuset som vänder sig mot torget och Veddestavägen bidrar å andra sidan till att platsen blir aktiv stora delar av dygnet.

Grönytefaktor

Grönytefaktor är ett verktyg vid utformningen av kvarteren. Syftet är att definiera och ge konkreta villkor för miljöbetingade kvalitetsmål så som att säkra, förbättra och nyskapa mikroklimat, luft- och jordkvalitet samt vattenbalans, skapa naturliga miljöer/livsrum för växter, fåglar och pollinatörer som fjärilar och humlor samt att forma bra bostadsområden. Det långsiktiga målet är en grönskande stadsdel där dagvatten och grönska ses om en resurs och ekosystemtjänst. Grönytefaktorerna uppbyggnad utgår ifrån följande beräkningsuppställning:

Grönytefaktor är en komplettering till andra krav men ersätter inte dessa. Exempelvis ersätter den inte krav på dagvatten- och bullerhantering, brandsäkerhet, bevarande och skydd av värdefulla träd, grönkompensation, sociala värden, samband mellan ytorna, rumsliga kvaliteter eller arkitektur. Grönytefaktor ska användas på kvartersmark och regleras i avtal.

$$\text{Grönytefaktor} = \frac{(\text{m}^2 \text{ yta a-faktor}) + (\text{m}^2 \text{ yta b-faktor}) + (\text{m}^2 \text{ yta c-faktor})}{\text{m}^2 \text{ total tomtstorlek}}$$

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området ansluts till kommunens vatten- och avloppsnät.

Dagvattenhantering

Förändringen i markanvändning medför en övergång från mestadels industriytor till en sjukhusbyggnad och ett äldreboende med tillhörande kvartersmark. I och med exploateringen kommer såväl mängden takyta som grönyta att öka inom planområdet. I samband med detaljplanearbetet har Geosigma fått i uppdrag att genomföra en dagvattenutredning för att studera hur nybyggnationen påverkar dagvattenbildningen och vilka åtgärder för fördröjning och rening av dagvattnet som bör tillämpas i samband med detta.

Recipient för området är Ballstaån som klassas som en ytvattenförekomst med otillfredsställande kemisk och ekologisk status.

En förändring av markanvändningen enligt gällande förslag utan anläggningar för fördröjning och rening av dagvatten, tillsammans med framtida klimatförändringar medför inte ökade dimensionerande dagvattenflöden. Järfälla kommuns riktlinjer begränsar dock utflödet till 30 l/s ha vilket medför att flödet måste minska med 89% sett över hela området för ett dimensionerande 10-årsregn.

För att uppnå fördröjning och rening av dagvattnet enligt Järfälla kommuns åtgärdskrav behövs en utjämningsvolym på 186 m³ som även genomgår rening. I plankartan regleras dagvattnet genom en bestämmelse om minsta magasinvolym per hektar. Dagvattenlösningen som föreslås för att uppnå denna renande utjämningsvolym är regnbäddar och eventuellt gröna tak. Regnbäddarna bör i första hand inte placeras på ytor som underbyggs av garaget eller tunnelbanan då tyngden av stående vatten skulle kunna orsaka läckage, desto ytligare anläggningarna ligger desto viktigare är att lasterna beräknas och åtgärder vidtas. I samband med detaljprojektering i senare skeden kan föreslagen dagvattenhantering justeras med hänsyn till blivande höjdsättning, garagets utbredning och markplanering så att läckage undviks.

Beräkningar med mjukvaruprogrammet StormTac visar att förväntade halterna och årsmängder för förorenande ämnen kommer understiga Järfälla kommuns riktvärden för samtliga berörda ämnen.

Sammantaget beräknas exploateringen, tillsammans med de föreslagna åtgärderna för dagvattenhanteringen, minska belastning på såväl dagvattennätet som recipienten.

Avfallshantering

Avfallshanteringen ska ske i enlighet med Järfälla kommuns renhållningsordning (Avfallsföreskrifter, Tekniska nämndens Riktlinjer för avfallshantering samt avfallsplan). Diskussion pågår om att ansluta området till en ny sopsug som placeras i Veddesta.

EI

Elnätet byggs ut i samband med utbyggnad av vägar och ny bebyggelse.

Energiförsörjning

E.ON Värme äger fjärrvärmenätet i Järfälla kommun.

Bredband och telekommunikation

Planerad bebyggelse kommer att anslutas till befintligt tele- och fibernät.

Störningar och risker

Buller

Bostäder

Ekvivalenta ljudnivåer vid bostadsfasad uppgår till som mest 61 dBA mot Veddestavägen. Här innehålls gällande riktvärde för trafikbuller vid fasad under förutsättning att samtliga enkelsidiga lägenheter ges en boarea ≤ 35 m². Större lägenheter kan byggas där ekvivalent ljudnivå understiger 60 dBA. Om ekvivalent ljudnivå överstiger 60 dBA kan även större lägenheter byggas om de utformas så hälften av bostadsrummen vetter mot ljuddämpad sida (mot innergården). Maximala ljudnivåer vid bostadsfasad uppgår till som mest 83 dBA vid fasad mot lokalgatan.

Under projekteringen skall fasad, fönster, fönsterdörrar samt eventuella uteluftsdon dimensioneras så krav enligt Boverkets Byggregler innehålls.

Utemiljö

I parken som är belägen i planområdets norra del, uppgår ekvivalent ljudnivå till 55-65 dBA, maximal ljudnivå uppgår till 65-85 dBA. Uteplatser som innehåller bullerkraven kan placeras intill trygghetsboendet i bullerskyddat läge. Detta bör studeras närmare i den kommande projekteringen.

Sjukhuset

Ekvivalenta ljudnivåer vid sjukhuset fasad uppgår till som mest 63 dBA mot Veddestavägen. Maximala ljudnivåer vid sjukhusets fasad mot lastinfarten uppgår till som mest 88 dBA.

Under projekteringen skall fasad, fönster och eventuella uteluftsdon dimensioneras efter beräknade ljudnivåer vid fasad, så krav innehålls. I utrymmen som vetter mot lastintaget rekommenderas att fasader även dimensioneras mot Folkhälsomyndighetens gränsvärden för lågfrekvent buller. För att innehålla krav kan begränsning av fönsterstorlekar krävas och stora krav ställs på fasadens ljudisolering.

Stomljud och vibrationer

Tunnelbanetrafiken, tunnelbanans installationer samt underhållsarbeten nattetid utgör risker för stomljud i de planerade byggnaderna inom planområdet. Stomljudsförebyggande åtgärder i byggnaderna kan krävas beroende på val av grundläggning. Frågan måste detaljstuderas i projekteringen. Luftburet buller från installationer ovan mark som inte tillhör planområdets byggnader, exempelvis från tunnelbanan, bör förebyggas och bullernivåerna ska jämföras mot Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller.

Det planeras busshållplatser längs Veddestabron/Veddestavägen i anslutning till planområdet. Fasadernas ljudisolering ska kontrolleras mot gällande krav på högsta ljudnivå inomhus från trafik och andra yttre ljudkällor. Lågfrekvent buller från bussar ska särskilt beaktas vid val av fönster. Både på tågplattformar och busshållplatser förekommer högtalarutrop. Riktvärden för högtalarutrop anges i Trafikförvaltningens riktlinjer för buller och vibrationer.

Trafikförvaltningen anser att ljudnivån från högtalarutrop inte ska överskrida 70 dBA maximal ljudnivå vid bostads fasad samt 45 dBA maximal ljudnivå i bostadsrum. Byggnadernas

fasader, fönster, fönsterdörrar samt eventuella uteluftsdon ska dimensioneras så krav på högsta ljudnivå inomhus från trafik och andra yttre ljudkällor innehålls.

Störande vibrationer i byggnader kan uppstå vid passage av vägfordon på ojämnt underlag, exempelvis skarvar i en betongplatta eller farthinder. Risken ökar ju närmare vägen en byggnad ligger och påverkas av markens geotekniska sammansättning. Risk för komfortvibrationer från spårtrafik bedöms som låg. I projekteringen måste dock även hänsyn tas till eventuell vibrationskänslig medicinsk utrustning där till och med vibrationsnivåer från gångtrafik kan behöva dämpas.

Risk

Då planerade bebyggelser ligger närmare led för farligt gods än 150 meter rekommenderar Länsstyrelsen i Stockholms län att en riskanalys ska genomföras för att avgöra om planerad bebyggelse är lämplig utifrån ett olycksriskperspektiv. En riskutredning har tagits fram för att visa om det ur riskperspektiv är möjligt att bygga det detaljplanen möjliggör.

Transporter av farligt gods i närheten av Södra Veddesta sker främst på Mälarbanan och E18 som ligger cirka 140 meter respektive 195 meter från planområdet. Då Mälarbanan och E18 går parallellt med varandra längs med planområdet har den gemensamma riskpåverkan analyserats. Tunnelbanan ska etableras i området och Barkarby station kommer att delvis ligga under planområdet.

Beräkningar visar att individrisken utmed E18 och Mälarbanan ligger under ALARP-området (As Low As Reasonably Practicable), vilket medför att inga specifika åtgärder krävs. Beräkningarna visar dock att samhällsrisken ligger inom ALARP-området vilket medför att åtgärder bör vidtas om de är i proportion med den riskreducerande effekten. Inga specifika åtgärder krävs för brandgasschaktet då det ligger över 40 meter från närmaste fasad. Införs rekommenderade åtgärder enligt nedan för Mälarbanan och E18 så har dessa även en riskreducerande effekt på brandgasschaktet som inte har kvantifierats i analysen.

Riskutredningen rekommenderar följande åtgärder och dessa finns som bestämmelser i plankartan:

Friskluftsintag ska placeras på tak eller på sida bort från E18 och Mälarbanan. Byggnader som är bemannade och som är svåra att utrymma (sjukhuset och byggnad som inrymmer äldreboende) föreslås även avstängningsbar ventilation.

Byggnaderna ska kunna utrymmas på sida som vetter bort från E18 och Mälarbanan. Det är inget krav på en formell utrymningsväg, men det ska säkerställas att personer inom planområdet kan röra sig bort från riskkällan vid en eventuell olycka.

Geoteknik

Den geotekniska utredningens slutsatser och sammanfattning är:

Områdets totalstabilitet bedöms som tillfredställande. Lokala stabilitetsproblem kan uppstå vid djupa schakter som kräver spontning. Grundläggning bedöms utföras med platta på packad sprängbotten och pålning.

Inom samtliga områden där lera förekommer bedöms denna som sättningskänslig med avseende på tillkommande laster och grundvattensänkningar. Sättningar i närområdet kan

uppstå till följd av grundvattensänkningar. Vid förväntad schakt under grundvattenytan ska möjlighet för länshållning och infiltrationsanläggningar förberedas. Samråd ska ske med tunnelbaneprojektet för att säkerställa grundvattenhantering.

Risikanalys för vibrationsalstrande arbeten skall tas fram innan byggnationen påbörjas och samråd ska ske med tunnelbaneprojektet. Utredning ska utföras för att bedöma eventuell lastpåverkan på tunnelbaneprojektet. För schakt i berg skall bergteknisk sakkunnig kontaktas. Befintliga ledningar skall lokaliseras och ledningsägare kontaktas innan arbetena påbörjas.

Föroreningar

Både fastigheten Veddesta 2:7 och 2:33 är inom detaljplanerna för Veddesta II och Veddesta III. Därför delar dessa två detaljplaner samma miljötekniska utredning. I den utredning Bjerking har gjort kring förorenad mark har det ingått provtagning av jord. Undersökningen omfattade totalt 49 stycken provtagningspunkter och även 4 stycken grundvattenrör. Punkternas placering var både i närheten av objekt som oljeavskiljare samt spridda över ytan för att karakterisera området. De analyserade jordproverna har jämförts med Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) samt känslig markanvändning (KM) då det ska bli bostäder och allmänna byggnader på platsen och det ger ett bra mått på föroreningarnas relativa allvarlighet.

I två provpunkter uppmättes halter över MKM för två analyserade ämnen och i åtta andra punkter uppmättes halter över KM. De uppmätta föroreningarna var i de flesta fall uppmätta i rivningsmassor, platser för tydligt luktande utsläpp/spill samt i närheten av oljeavskiljare.

Då området är ställvis förorenat bör det framtida planarbetet innefatta en riskbedömning och planering för att minimera masstransporterna ut från området. De föroreningar som påträffats bör saneras när denna riskbedömning är gjord för att minimera de massor som grävs bort. Bestämmelse kring startbesked regleras i plankartan.

Utöver detta har Bjerking även genomfört en fördjupad riskbedömning. Den bedömningen behandlar de hälso- och miljörisker som är förknippade med föroreningsinnehållet i den fyllning som finns i marken i området. Riskbedömningen utgår från att markanvändningen omfattar exploatering av fastigheterna för tät stadsbebyggelse med stora sammanhållna huskroppar, med en eller flera våningar under markytan, som fyller hela kvarter och separata grönområden.

Sammanfattningsvis visar resultaten från utförda miljötekniska markundersökningar att efterbehandlingsåtgärder är nödvändiga på delar av planområdet med hänsyn till planerad och förändrad markanvändning (Bjerking, 2018). De riskreducerande åtgärderna som krävs för att genomföra detaljplanen bedöms vara möjliga och ekonomiskt rimliga att genomföra.

Genomförande

En övergripande genomlysning av alla miljötekniska markundersökningar inom Veddesta området har genomförts. Resultatet visade att skillnaderna mellan beräkningarna i respektive utredning var för stora för att kunna ses som acceptabla. Så ett samlat grepp kring riskbedömning och masshantering kommer nu att tas. Arbetet med att ta fram platsspecifika riktvärden för Veddestaområdet som helhet är påbörjat och färdigställs under våren 2020 av Kemakta. De prover som tagits hittills kommer ligga till grund för Kemaktas arbete

och arbetet genomförs i dialog med tillsynsmyndigheten, som också ska godkänna de platsspecifika riktvärdena.

De möjliga oljeavskiljare som kan finnas kvar i marken efter avslutade verksamheter ska tas upp och marken runt omkring ska provtas extra i samband med den övergripande saneringen av området. För samtliga fastigheter ska övergripande riktlinjer för masshantering tas fram i god tid innan markarbeten påbörjas. I riktlinjerna ska det framgå ansvarsfördelning, kommunikation, behov av eventuella kontroller som ska utföras under byggskedet, vilka medier och analyser som bör utföras, hur oförutsedda händelser ska hanteras samt omfattning av dokumentation. Riktlinjer för hantering av länshållningsvatten ska också tas fram.

Skyfall

I samband med planarbetet har en skyfallsutredning tagits fram. Skyfallsutredning slutsats är att föreslagna höjdsättning bedöms ge en acceptabel säkerhetsnivå för den nya bebyggelsen vid ett skyfall. Skyfallsutredningen visar också att planförslaget inte kommer påverka järnvägen negativt vad gäller skyfall. Detsamma gäller konsekvenserna av planförslaget på redan existerande verksamheter i närområdet.

Utredningen visar vidare att avrinningsstråket från Veddesta II kan komma att påverkas av föreslagna höjder av gator och mark i närliggande detaljplan, Veddesta III. Det kan innebära en ökad översvämningsrisk vilket i så fall behöver hanteras. Höjdsättningen för denna detaljplan och närliggande, Veddesta III bör därför arbetas in i den övergripande skyfallsmodellen som tas fram för VÖS, övergripande systemhandling för Veddesta. Höjdsättning kan därefter behöva säkras i kommande projekteringar av kvartersmarken.

Skyfallsutredningen visar att stora samlingar av vatten vid skyfall kommer samlas i den norra delen av planområdet, som har användning park. Det är bra att vattnet samlas i parken vid stora skyfall och inte på andra mindre lämpade platser. I dagsläget finns inga verksamheter inom denna yta, de som fanns tidigare är rivna och kommunen äger marken. Genom planbestämmele om parkmark säkras ytan för att kunna hantera skyfallsvatten. Höjdsättningen av parken ska sedan bevakas och säkras i projekteringen.

Höjdsättning av kvartersmark behöver bevakas så avrinning sker enligt förutsättningarna i framtagna skyfallsutredning alternativt att konsekvenserna analyseras om höjdsättningen behöver utformas annorlunda.

Den framtida höjdsättningen av Ägglundavägen kommer behöva säkerställas i kommande detaljplan så att vägen fortsättningsvis kan fungera som ytavrinningsstråk samt att koppling finns från Veddesta II och III.

Flyghinderanalys

En flyghinderanalys innehållande en CNS-analys har genomförts för att säkerställa att planförslagets föreslagna byggnadshöjder är genomförbara. De höjder som låg till grund för flyghinderanalysen är samma som i plankartan. Analysen har remiterats med Swedavia Bromma Stockholm flygplats och inga anmärkningar lämnades. Planerad bebyggelse anses ej ha någon påverkan.

4. KONSEKVENSER

Behovsbedömning

En behovsbedömning har gjorts och slutsatserna i denna var att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som beskrivs i PBL 4 kap 34 § eller MB 6 kap 11§. Därför har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram.

Sammanfattning

Planen kommer att medföra positiva konsekvenser för flera aspekter; anläggande av park medför värden för rekreation, dagvattenhanteringen minskar både flöden och halter av föroreningar i det avrinnande vattnet, trafiksäkerheten bedöms stärkas, markföroreningar kommer att saneras. Samtidigt medför planen utmaningar och risk för negativa konsekvenser. Planens främsta utmaning är kopplat till buller och i viss mån luftföroreningar.

Beroende på inriktningen på bebyggelsen, d.v.s. andel boende barn, kan planen även ge konsekvenser för barns livsmiljö. Parken inom planen kommer inte att utformas med ett barnperspektiv och är bullerutsatt, barn behöver röra sig i trafikerade miljöer för att nå målpunkter och avståndet till naturliga miljöer är också något långt.

5. GENOMFÖRANDE

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som krävs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandebeskrivningen har ingen självständig rättsverkan. Detta är en del av planhandlingarna och ska vara vägledande vid genomförandet av planen.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från den dagen detaljplanen vinner laga kraft. När detaljplanens genomförandetid börjar har fastighetsägare rätt att få bygglov enligt detaljplanen givet att alla kriterier för bygglov är uppfyllda. Före genomförandetidens utgång får detaljplanen ändras eller upphävas mot berörda fastighetsägares bestridande endast om det är nödvändigt på grund av förhållanden som är av stor allmän vikt och som inte kunnat förutses vid planläggningen.

Efter genomförandetiden fortsätter planen att gälla. Kommunen har dock därefter möjlighet att ändra eller upphäva planen, utan att ej utnyttjade rättigheter behöver beaktas. Endast de verksamheter som detaljplanen möjliggör kan genomföras så länge detaljplanen gäller.

Tidplan och skedesplanering

Granskning	Kvartal II 2019
Granskning 2	Kvartal IV 2020
Antagande	Kvartal III 2021
Byggstart för utbyggnad av kommunala anläggningar, tidigast	Kvartal II 2021
Byggstart för kvartersmark, tidigast	Kvartal II 2021
Byggstart för tunnelbanan inom planområdet	Kvartal II 2019

Tidplanen är preliminär och förutsätter att detaljplanen vinner laga kraft utan överklaganden.

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för upprättande av detaljplan samt erforderliga avtal som krävs för planens genomförande. Kommunen ansvarar även för myndighetsutövning vid granskning av bygglov och anmälan. Vidare ansvarar kommunen för iordningställande samt drift och underhåll av allmän platsmark (gator och parker) samt för de delar av den kommunala sopsugsanläggningen som ligger inom kvartersmark.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.

Området ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Kommunen ansvarar för att bygga ut vatten- och avloppsledningar till fastighetsgräns. Exploatören svarar för fördröjning och rening av dagvatten inom sin fastighet. Inom kvartersmark är exploatören ansvarig för utförandet av de anläggningar som utgör fastighetens VA-installation, detta innefattar även dagvattenanläggningar såsom infiltrations- och reningsanläggningar, magasin för flödesutjämning samt fördröjning.

Exploatören ansvarar för genomförandet av nybyggnation samt erforderliga anläggningar inom kvartersmark.

Region Stockholm, genom Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT), ansvarar för utbyggnaden av anläggningar för tunnelbanan inom planområdet.

Respektive ledningsägare ansvarar för eventuell flytt och utbyggnad av ledningar efter överenskommelse med kommunen och exploatören.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet. Det betyder att det är kommunen som under genomförandetiden ansvarar för att bygga ut de allmänna anläggningarna såsom gator och park. Kommunen ansvarar även för utbyggnaden av vatten-, dagvatten-, spillvatten- och sopsugsledningar inom planområdet. Det är även kommunen som har det löpande ansvaret för drift och skötsel av allmän plats och VA-ledningar efter utbyggnad.

Respektive ledningsägare för fiber, el, tele och fjärrvärme är huvudman för sitt ledningsnät fram till anvisad anslutningspunkt på kvartersmark.

Avtal

Samtliga kvarter inom planområdet har markanvisats till Hemsö i samband med start av planarbetet. Inför antagande av detaljplan så tecknas ett marköverlåtelseavtal med Hemsö som till sin helhet ersätter markanvisningsavtalet. Förutom överlåtelsen av mark så reglerar marköverlåtelseavtalet bl.a. frågor kring genomförande, ansvar, tidplan för genomförande, ekonomi, ansvar, avfallslösningar, fastighetsbildning, dagvattenhantering, tomtens och byggnadernas utformning. Till avtalet kommer ett kvalitetsprogram biläggas för att säkerställa överenskomna kvaliteter för bebyggelsen och utemiljön på kvartersmark. Vidare kommer avtal tecknas om drift och placering av linspänd belysning på byggnader.

Stora delar av planområdet omfattas av utrymme under mark för tunnelbaneändamål. Kommunen och Region Stockholm har tecknat ett genomförandeavtal för hela tunnelbaneutbyggnaden inom Järfälla kommun, vilket kommer att följas upp med erforderliga avtal för att säkerställa utbyggnaden av tunnelbanan samt planerad stadsbebyggelse.

Exploatören kommer behöva teckna avtal om anslutning av fastigheterna för teknisk försörjning för el, fjärrvärme, fiber och vatten och avlopp.

Erforderliga avtal tecknas med ledningsägare för omläggning och utbyggnad av ledningar.

Kvalitetsprogram

Ett kvalitetsprogram, som fastställer ambitioner och avsikter när det gäller stadsbyggnadsprinciper, gestaltning av bebyggelse och yttre miljö har tagits fram parallellt med planhandlingarna. Programmet ska ingå som en del i det avtal som kommunen träffar med exploatören och ska vara ett stöd i projektering, bygglovhantering och genomförande.

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Planområdet omfattas av del av fastigheterna Veddesta 2:7, Veddesta 2:33 och Veddesta 2:1 som ägs av Järfälla kommun.

Användning av mark

Föreliggande planförslag redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för vård, bostäder, centrumändamål, parkering, tekniska anläggningar, tilluftsschakt samt tunnelbana med tillhörande anläggningar under mark på kvartersmark. På den allmänna platsmarken medges gata, park och trafikändamål under mark.

Fastighetsbildning

I samband med genomförande av detaljplanen kommer nya fastigheter att bildas i huvudsak genom avstyckning. Planen medger möjlighet till 3D-fastighetsbildning inom kvartersmark för vård, bostäder, centrum, parkering med skilda fastigheter för respektive ändamål. Planen medger 3D-fastighetsbildning för tunnelbana inom kvartersmark och allmän platsmark.

Kommunen svarar för förrättningskostnader för avstyckning av nya fastigheter enligt detaljplanen för mark som ägs av kommunen samt bildande av ledningsrätt eller servitut för sopsugsledningar inom kvartersmark. Exploatören svarar för förrättningskostnader för bildande av eventuella erforderliga gemensamhetsanläggningar, servitut m.m. inom kvartersmark.

Rätt att anlägga och underhålla fiberledningar med tillhörande anläggningar och rör för sopsug säkras med avtal eller avtalsservitut.

Tunnelbaneanläggning

Region Stockholm svarar för förrättningskostnader för bildande av servitut för tunnelbaneanläggningen. Detaljplanens bestämmelser om lägsta schaktdjup överensstämmer med avgränsningen av den framtida rättigheten för tunnelbanan.

Ekonomiska frågor

Plankostnadsavtal

Plankostnadsavtal finns tecknat med Hemsö Fastighets AB. Kommunens andel av kostnader för framtagande av detaljplanen tas ut i samband med försäljning av den mark som ägs av kommunen.

Exploatörernas kostnader

Exploatören står för utgifter gällande markförvärv samt erforderlig fastighetsbildning till följd av planens genomförande.

Exploatören bekostar samtliga åtgärder inom den egna kvartersmarken samt anslutning till allmän platsmark. Undantag gäller för utbyggnad av sopsugsledning på kvartersmark fram till anslutningspunkt som kommunen bygger ut och bekostar.

Exploatören står för anslutningsavgifter för VA, el, sopsug med mera enligt gällande taxa.

Kostnader för fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten debiterar kostnader för fastighetsbildningsåtgärder enligt taxa.

Kommunen ansöker om fastighetsbildning för bildandet av fastigheter för kvartersmark genom avstyckning enligt detaljplanen. Kostnader för bildandet av fastigheter tas ut i samband med markförsäljning.

Fastighetsägare ansöker och bekostar övriga fastighetsbildningsåtgärder såsom uppdelning av ett kvarter i fler fastigheter, 3D- fastighetsbildning, gemensamhetsanläggningar, servitut och dylikt.

Kommunala kostnader

Kommunen bekostar utbyggnaden av allmänna anläggningar (gator, torg, park), utbyggnad av ledningar (VA och sopsug) samt marksaneringskostnader.

Utbyggnaden av allmän platsmark inom planområdet innebär att kommunens drift och underhållsbudget för bygg- och miljönämnden (gata, park, VA). Kommunala medel ska avsättas för ökade drift- och underhållskostnader.

Kostnader för utbyggnad av tunnelbanan

Staten, Region Stockholm och Kommunen har träffat avtal gällande utbyggnad av tunnelbana och bostäder i tunnelbanans influensområde. Kommunens del av kostnaden för att bygga ut tunnelbanan ska delvis belasta detta planområde.

Kommunala intäkter

Kommunen erhåller intäkter vid försäljning av fastigheter med byggrätt för bostäder och service m.m. Kommunen erhåller även anslutningsavgifter för anslutning till vatten- och avloppsledningar samt sopsug.

Tekniska frågor

Planbeskrivningen redovisar vilka utredningar som genomförts inom ramen för planarbetet. Exploatören ansvarar för framtagande av de kompletterande tekniska utredningar som krävs för bebyggelse inom kvartersmark.

Sjukhus, bostäder och service medför en belastning på de tekniska försörjningssystemen. Allmänna ledningar läggs på allmän plats/gatumark.

Vatten och avlopp

Planområdet ansluts till det kommunala vatten och spillvattennätet. För enskild fastighet upprättas anslutningspunkt i fastighetsgräns. Ledningar inom privat fastighet byggs och förvaltas av respektive fastighetsägare.

EL

Fjärrvärme byggs ut i området vilket möjliggör anslutning till detta.

El-, tele- och fiberledningar förläggs i mark.

Inom planområdet möjliggörs det för en teknisk anläggning där en elnätstation kan uppföras. Anläggningen är tänkt att vara en reservanläggning för sjukhuset.

Avfall

Avfallshanteringen ska ske i enlighet med Järfälla kommuns avfallsplan och Järfälla kommuns föreskrifter, Järfälla Kommuns riktlinjer för avfallshantering samt de kvalitetsprogram som tas fram till detaljplanen. Regler för fettavskiljare i livsmedelsverksamheter finns i ABVA samt i kommunens riktlinjer för fettavskiljare.

En sopsugsterminal kommer att placeras i angränsande område. Boende och vissa verksamheter inom planen kommer att använda sopsugen via nedkast på fastigheten.

Avfall som uppkommer inom fastigheten ska primärt hanteras inom fastigheten. Avfall som uppkommer inom planen ska sorteras så långt det är möjligt

En avfallsstrategi har tagits fram i samband med detaljplanen eftersom byggnaderna kommer att uppföras etappvis kommer behovet av avfallshantering att förändras över tid allteftersom fler byggnader tas i bruk. Avfallsstrategin anpassas utifrån dessa olika etapper.

Dagvatten

Den dagvattenutredning som har tagits fram för Veddesta II ska tillämpas.

Buller

En bullerutredning har tagits fram och den nya bebyggelsen har anpassats så att gällande riktvärden följs.

Bredband och telekommunikation

Befintligt fibernät för bredband och telekommunikation finns i närområdet. De bolag som vill bygga ut fiber inom området har möjlighet att projektera nät som anläggs i samband med utbyggnad av vägar och ny bebyggelse. När gatorna är färdigställda med topp och finplanering kommer inga nya ledningar att ges grävtillstånd i området.

Utförande

Utbyggnadsordning

Utbyggnaden kräver samordning med övriga bygg- och anläggningsarbeten i området. Särskild vikt läggs därför vid samordning av tidplaner, transporter och etableringar mm. Tidiga arbeten kommer att utföras innan detaljplanen antas däribland arbeten med

tunnelbanan och vissa ledningsarbeten. Genomförande av arbeten inom kvartersmark är beroende av tunnelbanans framdrift, enligt gällande tidplan kan en byggstart ske tidigast kvartal II år 2021.

Infrastruktur

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

Gårdsmiljöer - grönytefaktor som ett verktyg i planeringen

De olika gårdsrummen ges olika karaktärer och är gemensamma för hela kvarteret. De ska utformas så att de innehåller en stor andel träd och grönska, bland annat med inslag av fasadgrönska eller gröna tak. Ett planteringsdjup om cirka 0,8 meter rekommenderas. En stor del av gårdsytan är underbyggd av garage, vilket ställer krav på gårdarnas bjälklagskonstruktioner. Även ytor för utomhusvistelse på själva byggnaden är av stor betydelse, exempelvis kan gröna takterrasser eller gemensamma balkongterrasser anläggas.

Grönytefaktorn ska tillämpas och beskrivs på sidan 25.

6. MEDVERKANDE

Medverkande tjänstemän

Jakob Stenfelt, planarkitekt

Josefine Idbrant, projektledare exploatering

Simon Isaksson, biträdande projektledare exploatering

Anders Berg, stadsarkitekt

Ulf Liliefeldt, projektledare genomförande

Maria Jörle, biträdande projektledare genomförande

Kerstin Sköld, stadsträdgårdsmästare

Niklas Petrov, trafikplanerare

Malin Danielsson, tidigare planchef

Kristupas Liorancas, planarkitekt sent skede

Dino Alijagic, planarkitekt tidigt skede

David Nordin, trafikplanerare tidigt skede

Övriga medverkande

AIX Arkitekter

Illustrationer: BSK Arkitekter

Sandra Westin
Planchef

Kristupas Liorancas
Planarkitekt



JÄRFÄLLA

INFORMATION OM PLANPROCESSEN

Detaljplanen upprättas med utökat planförande enligt följande tidplan:

Samråd	fjärde kvartalet 2017
Granskning	andra/tredje kvartalet 2019
Granskning 2	fjärde kvartalet 2020
Antagandebeslut i KF	tredje kvartalet 2021

En andra granskning pågick under kvartal fyra 2020. Planhandlingarna fanns tillgängliga på kommunens hemsida jarfalla.se. Planhandlingarna fanns även att läsa hos kommunens kundtjänst, Riddarplatsen 5.