

Förslag till detaljplan för **VEDDESTA III**

fastigheten Veddesta 2:7 m.fl



Planbeskrivning

D 20 05 11 C

Dnr Kst 2018/666

Utökat förfarande

PBL 2010:900

LAGAKRAFTBEVIS

Datum 2020-06-11

Detta beslut har vunnit laga kraft
2020-06-05

JÄRFÄLLA KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

Samhällsbyggnadsavdelningen

.....

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning	
Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Plandata	5
Tidigare ställningstaganden	6
2. Befintliga förhållanden	
Natur och rekreation	9
Geotekniska förhållanden	9
Hydrologiska förhållanden	10
Bebyggelse	12
Landskapsbild/stadsbild	12
Kultuhistoriskt värdefull miljö	12
Gator och trafik	13
Teknisk försörjning	13
Störningar och risker	14
3. Planförslag	
Kvalitetsprogram	15
Ny bebyggelse	16
Offentlig och kommersiell service samt verksamheter	22
Gator och trafik	26
Parker och torg	32
Tunnelbana och gränser i höjdlid	34
Barnperspektiv och social hållbarhet	38
Grönytefaktor	38
Teknisk försörjning	39
Störningar och risker	40
4. Konsekvenser	
Behovsbedömning	46
Sammanfattning	46
5. Genomförande	
Genomförandetid	47
Tidplan och skedesplanering	47
Organisatoriska frågor	47
Avtal	48
Kvalitetsprogram	49
Allmänhetens tillträde till området	49

Fastighetsrättsliga frågor	49
Ekonomiska frågor	50
Tekniska frågor	52
Utförande	53
6. Medverkande	
Medverkande tjänstemän	55
Övriga medverkande	55

1. INLEDNING

Arbetet med den aktuella detaljplanen påbörjades under 2017 och den handläggs med ett utökat förfarande. Valet av förfarande utgår från förutsättningarna i det enskilda ärendet och regleras i plan- och bygglagens (PBL) femte kapitel.

Handlingar

Planhandlingar

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

- Denna planbeskrivning
- Granskningsutlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- Buller, ÅF, 2019
- Dagvatten, ÅF, 2020
- Flyghinderanalys, LFV, 2019
- Geoteknik, ELU, 2020
- Luft och vind, SLB-analys, 2019
- Miljöteknisk markundersökning, Bjerking, 2018
- Miljöteknisk markundersökning PM, Järfälla kommun, 2020
- Skyfall, Ramböll, 2020
- Trafikutredning, WSP, 2019
- Trafikutredning parkering, WSP, 2019
- Riskanalys, Brandskyddslaget, 2020

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att skapa en upplevelserik blandstad med närhet till en av regionens starkaste centrumnod för kollektivtrafik. Detaljplanen möjliggör stadens grundelement såsom bostäder, kommersiell service, kontor, handel, idrott och skola.

Vidare är syftet att möjliggöra en tät, sammanlänkad stadsstruktur som kopplas samman med anslutande områden. Den nuvarande gatustrukturen ligger som grund för den nya stadsdelen som växer fram längs en bärande kommunikationsaxel, Veddestavägen. Gatans förlängning binder samman Veddesta med Barkarbystaden via en bro över järnväg och E18. Byggnaderna vid brofästet utformas som landmärken med en tydligt högre byggnadsskala.

Framträdande stadsfronter utvecklas mot de stora landskapsrummen, mot trafikleder och järnväg. Byggnadernas skala minskas söderut.

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 kvartersmark. Målet är att locka till vistelse och möten. Offentliga platser ska gestaltas med upplevd trygghet som huvudtema.

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 markanvisning och försäljning av kommunägd mark och styr på så sätt bebyggelsens utformning.

Planförslaget i korthet

- Totalt sex kvarter
- Fyra till trettio våningar
- Cirka 600 bostäder
- Cirka 5 000 kvadratmeter bruttoarea verksamhetslokaler
- Hotell
- Cirka 1,25 kilometer lång skidanläggning mestadels under mark
- Koppling från byggnad till tunnelbanans biljetthall utanför spärarna möjliggörs

Bakgrund

Järfälla kommun har genom Stockholmsöverenskommelsen (utbyggnad av tunnelbanans blå linje från Akalla till Barkarby) ansvar för att cirka 14 000 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 kollektivtrafikt nära 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.

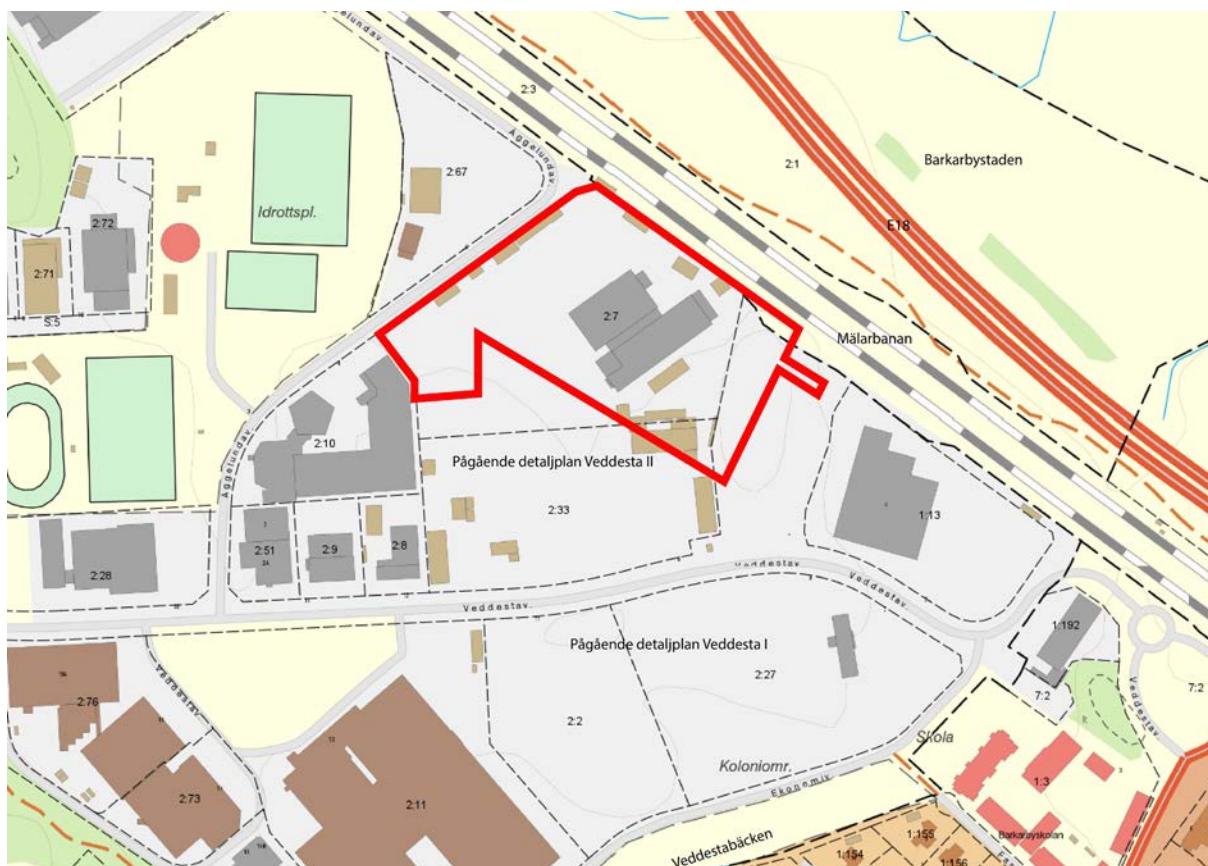
Plandata

Läge och areal

Planområdet är beläget i södra Veddesta. Det avgränsas i norr och öster av Mälarbanan, i söder av Veddestavägen samt i väster av befintliga kontorsbyggnader. Direkt söder om planområdet pågår detaljplanering av Veddesta II respektive Veddesta I. Planområdets areal uppgår till cirka 2,5 hektar.

Markägförhållanden

Kommunen äger fastigheterna Veddesta 2:1, Veddesta 2:7 samt Veddesta 2:33 som alla ligger inom planområdet. Markägförhållandena beskrivs mer ingående i avsnitt 5 ”Genomförande”.



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

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen

Norr om planområdet finns Mälarbanan och Europaväg 18 som är av riksintresse för kommunikationer i enlighet med 3 kap. 8 § miljöbalken (MB). Byggnader till en viss våningshöjd kan också påverka riksintresset för luftfarten, framför allt Luftfartsverkets system för navigeringshjälpmedel samt kommunikations- och radarsystem. Avvägningar mellan riksintressen och andra 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 eftersom området ska utvecklas med en 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.

Markavvattningsföretag

Det finns inga markavvattningsföretag inom planområdet. Det närmaste utanför planområdet är Veddestabäcken som ingår i ett dikesföretag som upprättades år 1922. Detta innebär bland annat att rensning av Veddestabäcken endast får ske till bäckens ursprungliga djup och bredd. Görs andra åtgärder betraktas det som ny vattenverksamhet.

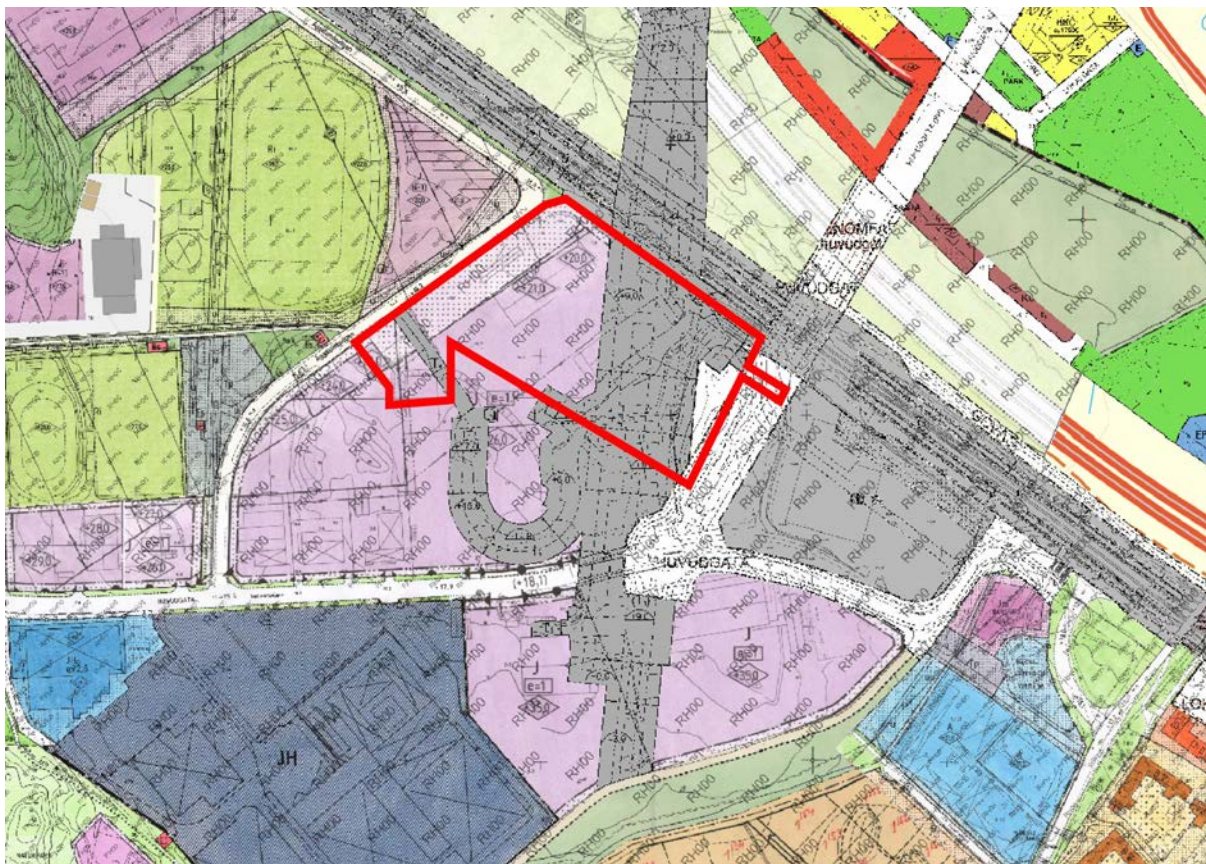
Gällande detaljplaner

Planområdet är inom följande gällande detaljplaner:

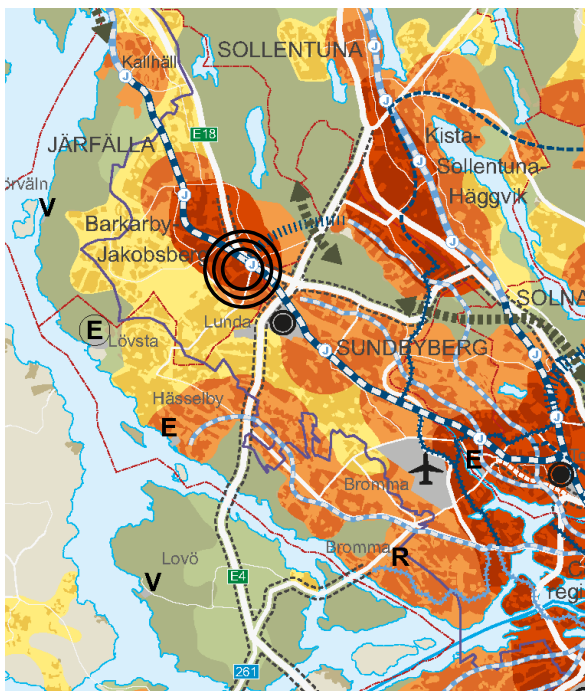
Nr	Namn	Laga kraft
Ädp 2017-11-20	Tunnelbanan	2017-11-20
D 2012-07-12	Mälarbanan	2012-07-12
S 1981-03-23	Veddesta industriområde	1981-03-23

Planuppdrag

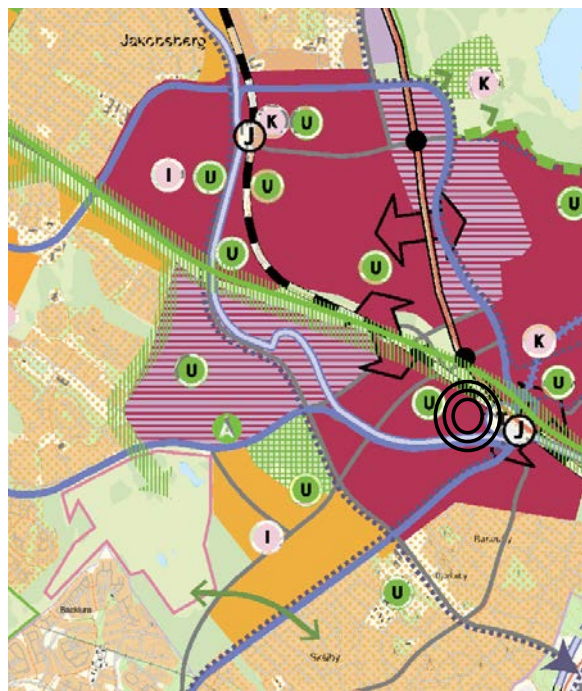
Den 29 maj 2017 § 85 gav kommunstyrelsen planutskottet planuppdrag för en tredje detaljplanetapp i Veddesta. Järfälla kommun vill med detaljplan pröva möjligheten för exploatering av bostäder, kontor, idrottsverksamheter, friskvård, handel, hotell och skola inom del av fastigheterna Veddesta 2:1, Veddesta 2:7 och Veddesta 2:33.



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 är en grön kulle i anslutning till järnvägen.

Naturvärden

Det finns inga kända naturvärden inom planområdet. Den gröna kulle som finns i östra delen av planområdet är angiven som huvudgata i gällande detaljplan. Den ligger på den plats där Veddestabron planeras att byggas.

Närmaste naturmiljö består främst av ett grönstråk längs Veddestabäcken i söder, ett gräs- och buskbevuxet område norr om Ekonomivägen samt en trädallé längs Veddestavägen. Dessa områden ligger utanför planområdet för denna detaljplan och påverkas därför inte. Längs Veddestabäcken finns ett trivialskogsparti med bland annat björk, sälg och poppel. Trivialskogen 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 inga rekreationsområden, parker, platser för friluftsliv eller lekplatser inom planområdet. Närmaste platser av denna karaktär är nordväst om planområdet där bollplaner finns samt Veddestabäcken söder om 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.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

En geoteknisk undersökning utfördes för planområdet 2018. Höjdpartiet i öster utgörs av ett cirka 5 meter mäktigt moränlager vilande på berg. I moränen påträffades block. I slänten mot Mälarbanan förekommer lera ovanpå moränen. Lermäktigheten ökar mot E18 och Äggelundavägen. Inom planområdet utgörs översta lagret av fyllnadsmaterial. Fyllningen kan förväntas innehålla samtliga naturliga fraktioner från lera till sten samt byggnadsrester.

Fyllningsmaktighet varierar mellan cirka 0 meter till cirka 2,5 meter. I enstaka punkter påträffades fyllningen direkt på berg. Genomsnittlig fyllnadsmaktighet inom fastigheten Veddesta 2:7 är cirka 1 meter. Fyllningen vilar i östra delen av området (höjddpartiet) på friktionsjord på berg. I övriga delar på lera på friktionsjord på berg. Lerans maktighet varierar mellan 0 meter och 7 meter. Lermaktigheten ökar med större djup till berg. Friktionsjordens maktighet varierar mellan cirka 1 meter och cirka 7,5 meter. I övergången mellan lera och friktionsjord så väl som i friktionsjordjorden har silt påträffas. Ett genomgående skikt kunde inte konstateras. Områdets stabilitet bedöms vara god.

Förutsättningar för ras och skred

Enligt översiktsplanen finns det naturliga förutsättningar för ras och skred längs med Veddestabäcken men inte inom planområdet.

Grundvattennivå

Höjddpartiet i östra delen av planområdet utgör en vattendelare. Grundvatten påträffades i friktionsjorden som vilar på berget och rinner längs bergytan i huvudsak åt nordost. Grundvattennivåer står i relation till bergytans nivå. Grundvatten har uppmätts inom planområdet mellan nivåerna cirka +10 meter till cirka +11,5 meter. Grundvattennivåerna är som lägst mot järnvägen. I övergången från friktionsjord till leran påträffades lera av torrskorpekarakter ner till cirka +11 meter vilket tyder på att grundvatten sällan överstiger denna nivå. Grundvatten bedöms flöda fritt i friktionsjorden. Där lerlagret är mäktigt förekommer artesiskt grundvatten i friktionsjorden under leran. Yt- och grundvattennivåer varierar med årstid och nederbörd.

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 flyter 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. 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.



Ortofoto 1958. Markering visar ungefärlig plangräns för denna plan.



Ortofoto 2016. Markering visar ungefärlig plangräns för denna plan.

Översvämning

Längs med Veddestabäcken, utanför planområdet, förekommer en risk för översvämning vid BHF (beräknat högsta flöde). Detta påverkar inte planområdet.

Bebyggelse

Det finns inga bostäder inom planområdet. På fastigheten Veddesta 2:7 och Veddesta 2:27, inom planområdet, finns det inga verksamheter. Tidigare har det funnits verksamheter på dessa fastigheter men dessa byggnader är nu rivna. Söder om planområdet finns befintliga villor. Utanför planområdet på fastigheten Veddesta 1:13 finns idag en bilhandel med stora uppställningsytor utomhus. I närområdet, utanför planområdet, på fastigheten Veddesta 2:11 har det tidigare funnits bland annat en mindre livsmedelsbutik, handel, kontorshotell samt en större parkeringsplats.

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.

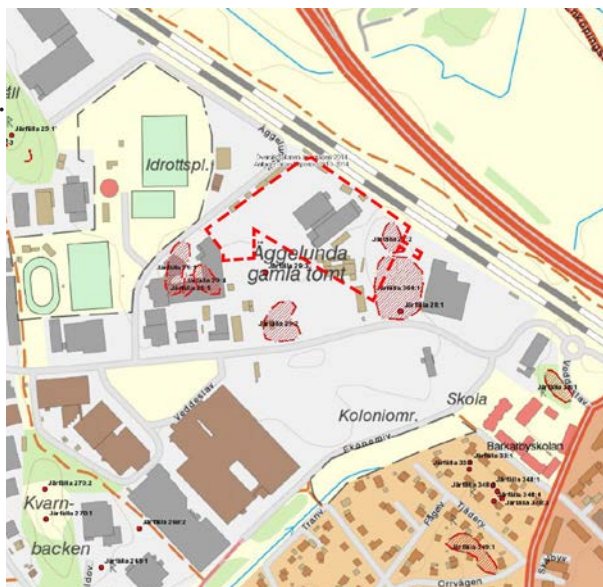
Kulturarhistoriskt värdefull miljö

Fornlämningar och byggnadsminnen

Det finns flera noterade fornlämningar i området var av några ligger 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

Planområdet avgränsas av Äggelundavägen i väster. 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 söder om planområdet över Barkarbybron. För att ta sig till gång- och cykelvägen mellan E18 och Mälarbanan måste gångtrafikanter först bege sig 700 meter söderut 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 Veddesta 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, som rinner söder om området, recipient för dagvatten från planområdet eftersom Veddestabäcken är ett biflöde till Bällstaån. Dagvattnet från området avleds idag genom kommunala och privata dagvattenledningar. Två kommunala ledningar, en för dagvatten och en för spillvatten, leds på den västra sidan av planområdet. Dagvattensystemet utmed Äggelundavägen samlar upp vattnet från planområdet och leder det vidare västerut via dagvattenledningar till recipienten.

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 gods. Länsstyrelsen beslutade dock 2017-12-14 att vägen inte längre skulle utpekas som detta.

Förorenad mark

Bjerking AB har utfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning samt riskbedömning på fastigheterna Veddesta 2:7 och Veddesta 2:33 samt en del av Veddesta 2:1.

Det har påträffats en oljeförorening som skall saneras samt synliga byggnadsrester som innehåller viss förorening, främst PAH. De föroreningar som påträffats har varit i jord som skiljer sig från den omgivande opåverkade jorden. Det är alltså ställvisa föroreningar och ej generella över hela ytan.

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 etc. Asfalten på området är inte s k tjärasfalt utan kan återanvändas.

De föroreningar som påträffats under undersökningarna har varit starkt förknippade med lukt och synintryck. Massorna har innehållit diverse tegel och andra rivningsrester. I övrigt är marken inte konstaterat förorenad. De provtagningar som gjorts hittills har varit stickprover och det kan inte uteslutas att det kan finnas okända föroreningar på större djup som undersökningen inte omfattat, både i jord och grundvatten.

3. PLANFÖRSLAG

Med gällande planförslag möjliggörs runt 600 bostäder. Bebyggelsestrukturen innebär en tät, urban stadsmiljö i det som kommer att bli en del av kollektivtrafiknoden i Veddesta. Stadsdelen ska bli hållbar, levande och varierad med nya bostäder, arbetsplatser, handel, idrott 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.

Denna detaljplan, tillsammans med Veddesta I, II och IV, som ligger intill, är de första planerna som konkretiserar visionen om ett omvandlat 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 arbetats fram parallellt med planhandlingarna. Programmet är fristående från 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 överlåtelseavtal som träffas mellan kommunen och berörd byggherre och ligga till grund för bygglovsprövningen. Bebyggelsen delas in i fyra olika delkaraktärer med olika gestaltning.



Utsnitt från kvalitetsprogrammet med de fyra olika delkaraktärerna;
1.Front, 2.Huvudgata/centrum, 3. Inre stad och 4.Parkgata

Ny bebyggelse

Ambitionen är att skapa en tät och grön blandstad med ett stort serviceutbud och en myllrande gatumiljö. Genom att mixa bostäder med service, kultur och idrott skapas förutsättningar för en aktiv och hållbar livsstil.

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 en bebyggelsestruktur med sex kvarter som varierar i storlek och innehåll. En generell bestämmelse i plankartan visar inriktningen för majoriteten av kvarteren genom att fasaderna i kvarteren ska placeras i direkt gräns till kvartersmark/allmän plats. Kvarteren ska också vara slutna i bottenvåning, minst en våning uppåt. Detta ger tydlighet mellan offentligt och privat rum samtidigt som det också ger bättre förutsättningar utifrån ett driftperspektiv.

Balkonger och burspråk ger stora boendekvaliteter. Rätt utformade kan de också bidra till variation i gaturummet. Planförslaget möjliggör utkragande balkonger och burspråk på de flesta av byggnaderna. Generellt tillåts en utkragning på 1 meter med 4,5 meters frihöjd. En utkragning på 1,5 meter med 3,5 meters frihöjd tillåts på ett av de totalt sex kvarteren. 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.

Användning

Planförslaget möjliggör en funktionsblandad stadsmiljö. Användningen av kvarteren är flexibel vilket möjliggör anpassningar efter behov. Detta gör planen hållbar över tid.

Innehållet i kvarteren beror av de möjligheter och begränsningar som läget inom planområdet ger. Kvarteren närmast järnvägen och Veddestabron inriktas mot olika former av verksamheter. Inom dessa kvarter tillåts inga bostäder, med hänsyn till bland annat buller och risker.

Resterande kvarter inom planområdet (kvarter D, E och F) föreskrivs vara renodlade bostadskvarter med möjlighet till verksamhetslokaler i bottenvåning. Möjligheter till bostäder möjliggörs även i kvarter C som ligger med något längre avstånd från järnväg och E18 jämfört med kvarter A och B.

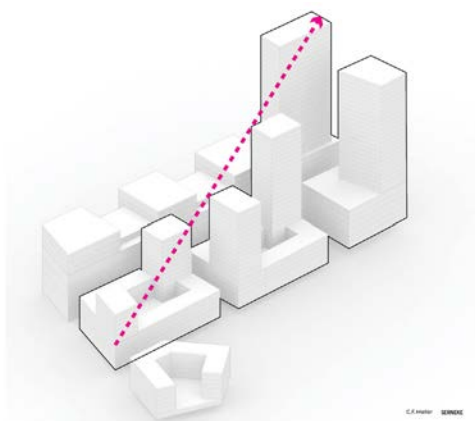
Under kvarter A, D och E löper en skidslinga, i vissa lägen kommer denna skidslinga även ovan mark.

Höjder

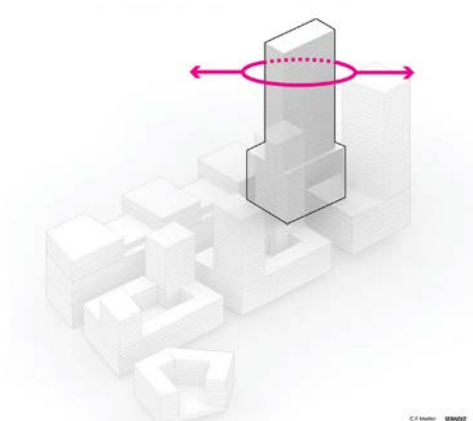
Både den regionala utvecklingsplanen och kommunens översiktsplan pekar ut området som en plats där högre exploatering bör och kan tillåtas. Programmet för Södra Veddesta redovisar detta område med högst täthet. Att området ska bli en stor kollektivtrafiknod talar också för en större skala och ett effektivt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

Den högsta bebyggelsen bildar en siluett som går som en diagonal där bebyggelsen är lägst i väst och högst i öst. Den högsta bebyggelsen placeras intill Veddestabron. Denna kommer att bli starkt trafikerad och utgör ett stort rum och tål därmed högre bebyggelse intill sig. Den högsta byggnaden tillåts bli 30 våningar (+ 132 meter över nollplanet i totalhöjd). Utöver detta finns ytterligare fem byggnader högre än 10 våningar, strategiskt utplacerade i kvartershörn och Veddestabron. Höghusen närmast parken i Veddesta II har sina kortsidor mot parken för att utgöra ett mindre intrång mot parken men också för att släppa in mer dagsljus på sina bostadsgårdar.

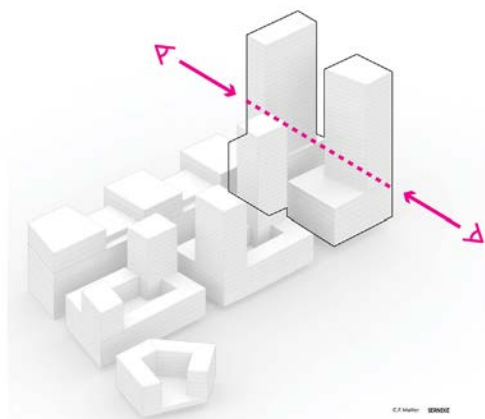
Den stora byggnadskroppen mot järnvägen tillåter olika former av verksamheter och fungerar bulleravskärmande för bostadskvarteren längre söderut. Den översta våningen har indragna volymer för att möjliggöra variation i den långa byggnadskroppen. Bostadskvarterens lågdelar varierar mellan 4-6 våningar där de lägsta delarna är mot parken i Veddesta II.



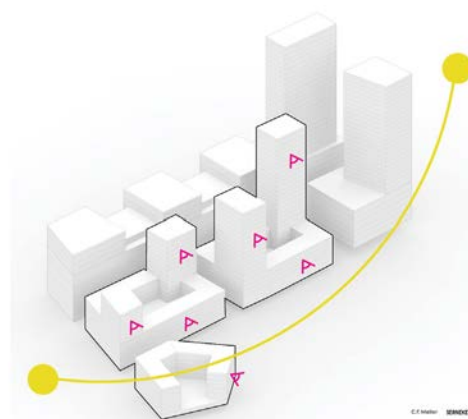
En ökning i våningsantal mot Veddestabron.



360 graders vy från den högsta punkten.



Högst bebyggelse mot Veddestabron.



Solens rörelse har tagits hänsyn till.

Planbestämmelser

Flexibel användning möjliggörs genom kombination av flera användningsbestämmelser. De användningar som finns för kvartersmark är **B, C, R, S1, O, E1, P1, T1, T2, T3**. Under mark, på vissa platser under allmän plats, möjliggörs tunnelbana, skidanläggning och parkeringsgarage. Användningarna är anpassade till slutsatser i framtagna utredningar.

Möjlig exploatering styrs av tydliga användnings- och egenskapsgränser samt regleringar av byggnadernas höjd. **Nockhöjd** begränsar högsta byggnadsdel med vilket menas takets högsta punkt. **Totalhöjd** finns för de två högsta byggnaderna på grund av inflygning till Bromma flygplats. **Prickmark** finns mot järnvägen i norr för att hantera riskavstånd (25 meter). Byggnaders placering styrs med en bestämmelsen om att dessa ska **placeras i gräns till kvartersmark/allmän plats** för att tydligt visa vad som är privat och offentligt rum. Det är reglerat att kvarteren ska vara **slutna minst 1 våning upp**.

Kvarter F kan inte följa bestämmelsen om att kvarteret ska vara helt slutet då detta kvarter är beroende av att en framtida detaljplaneprocess påbörjas i anslutning till kvarteret. Plankartan reglerar därför att kvarteret ska byggas med brandgavlar, för att i framtiden möjliggöra ett slutet kvarter.

Kvalitetsprogrammet kommer via avtal att säkra gestaltungsfrågor. Planen styr att byggnaders sockelvåning ska utföras i annat material, alternativt med annan struktur än ovanförliggande fasad.

Balkonger tillåts generellt att kraga ut över allmän plats med 1 meter och 4,5 meters frihöjd. För kvarter F är bestämmelsen istället 1,5 meter utkragande över allmän plats med en minsta frihöjd om 3,5 meter. Bestämmelsen **f2** säger att balkonger inte får kraga ut från fasadliv och gäller för alla höghus förutom i kvarter E. Detta kvarter är tänkt att byggas med träfasad där balkonger kan fungera som skydd för fasaden. Bestämmelsen reglerar bara balkonger vilket gör att svensk standard gäller för exempelvis skärmtak vid bygglovsprövning.

Syftet med bestämmelsen **f1**, är att möjliggöra den variationen i kvarter A som redovisas i de flesta av illustrationerna i denna planbeskrivning. Bestämmelsen möjliggör att byggnadskroppen kan skifta höjd med minst sex meter i höjddled. Denna skiftning sker i intervaller där avståndet mellan olika höjder får vara högst 40 meter. Illustrationen på nästa sida visar två olika utfall som denna bestämmelse kan ge.

Veddestabron och Veddestavägen kommer att vara vältrafikerade. Därför **medges ej garageinfart** mot dessa. Detsamma gäller mot torg.

I viktiga strategiska lägen finns krav på handel i bottenvåning med bestämmelsen **e1 och e2**, i andra lägen finns krav på centrumverksamhet i bottenvåning med bestämmelsen **e3**.

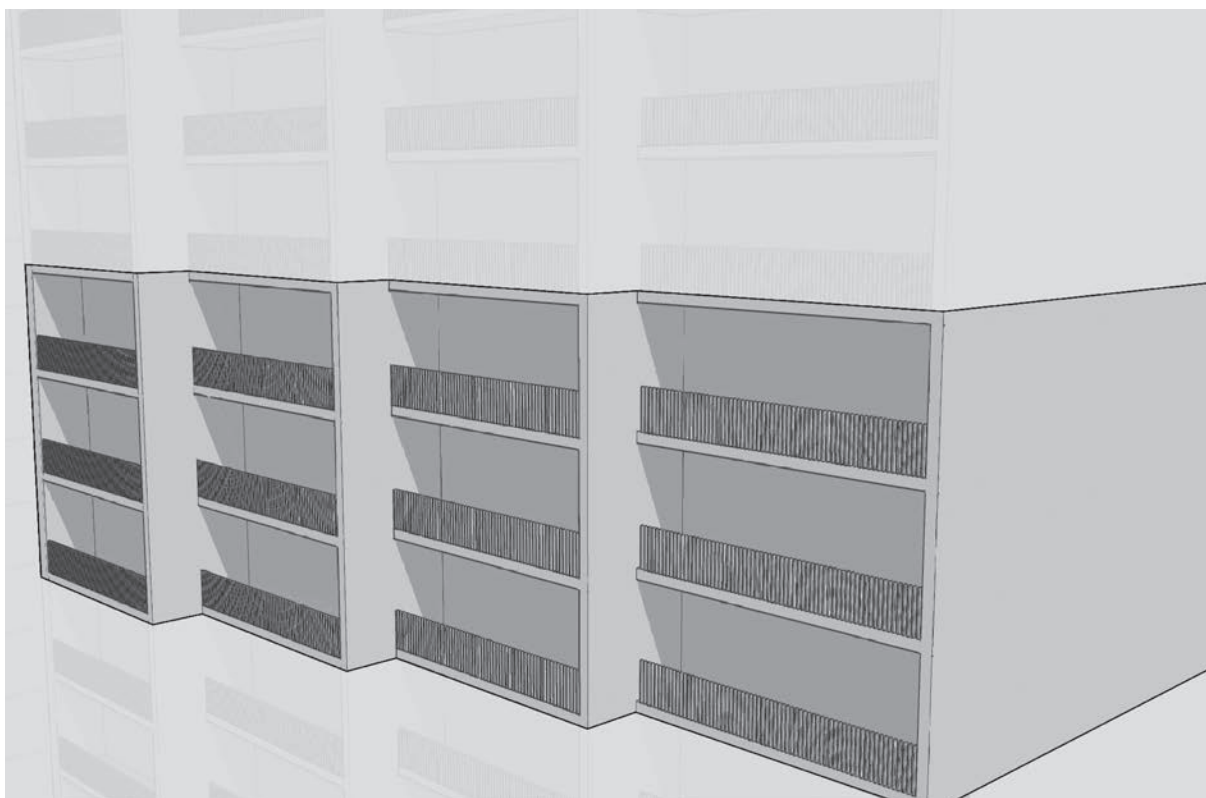
Bestämmelser finns kring **buller, dagvatten, risk och föroreningar**. Dessa är förankrade i de respektive utredningar som har tagits fram under planarbetet.

Z1 finns på två mindre platser, där planen på grund av möjliggörandet av tunnelbanan, måste gå in på Trafikverkets fastighet där Veddestabron ligger. På dessa platser finns **z1**, vilket medger servitut för Veddestabron, precis som i föregående detaljplan för dessa ytor.

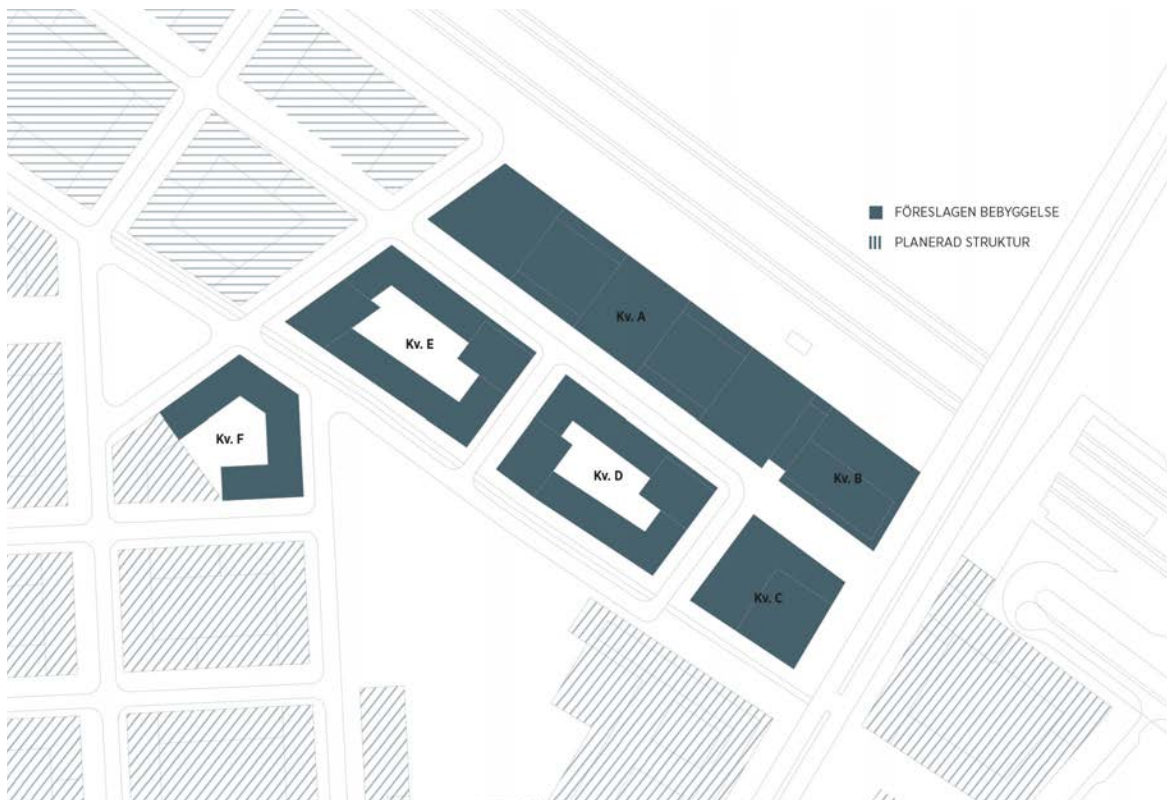
Ytor som är inom Trafikverkets fastighet får användningen **T2**, trafikändamål järnväg.



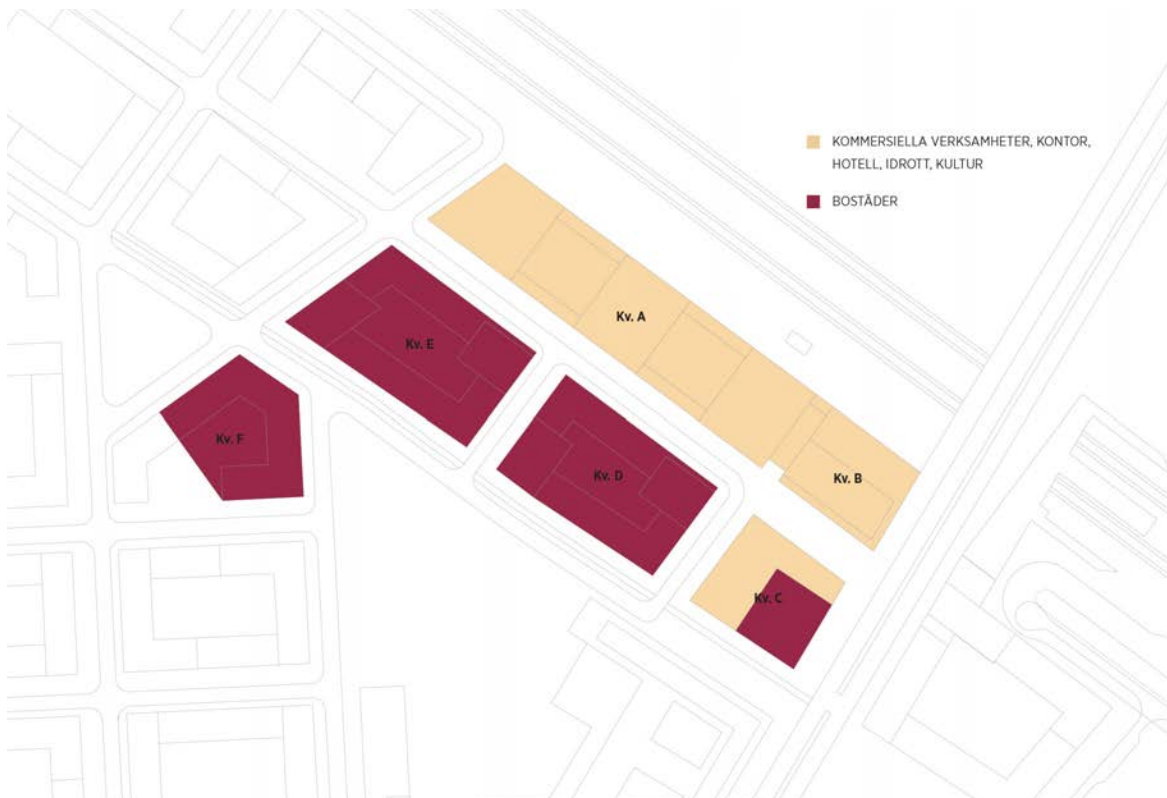
Möjlig utformning av kvarter A med bestämmelsen f1.



Illustrationen visar möjlig lösning för balkonger för att klara riktlinjerna för buller. Denna typ av lösning strider inte mot bestämmelsen f2, som säger att balkonger inte får kraga ut från fasadliv, som regleras för de flesta av höghusen inom planområdet.



Illustrationsplan.



Möjligt innehåll i kvarteren.



Det höjdintervall som planförslaget tillåter.



Illustration skidslinga.

Offentlig och kommersiell service samt verksamheter

Idrott

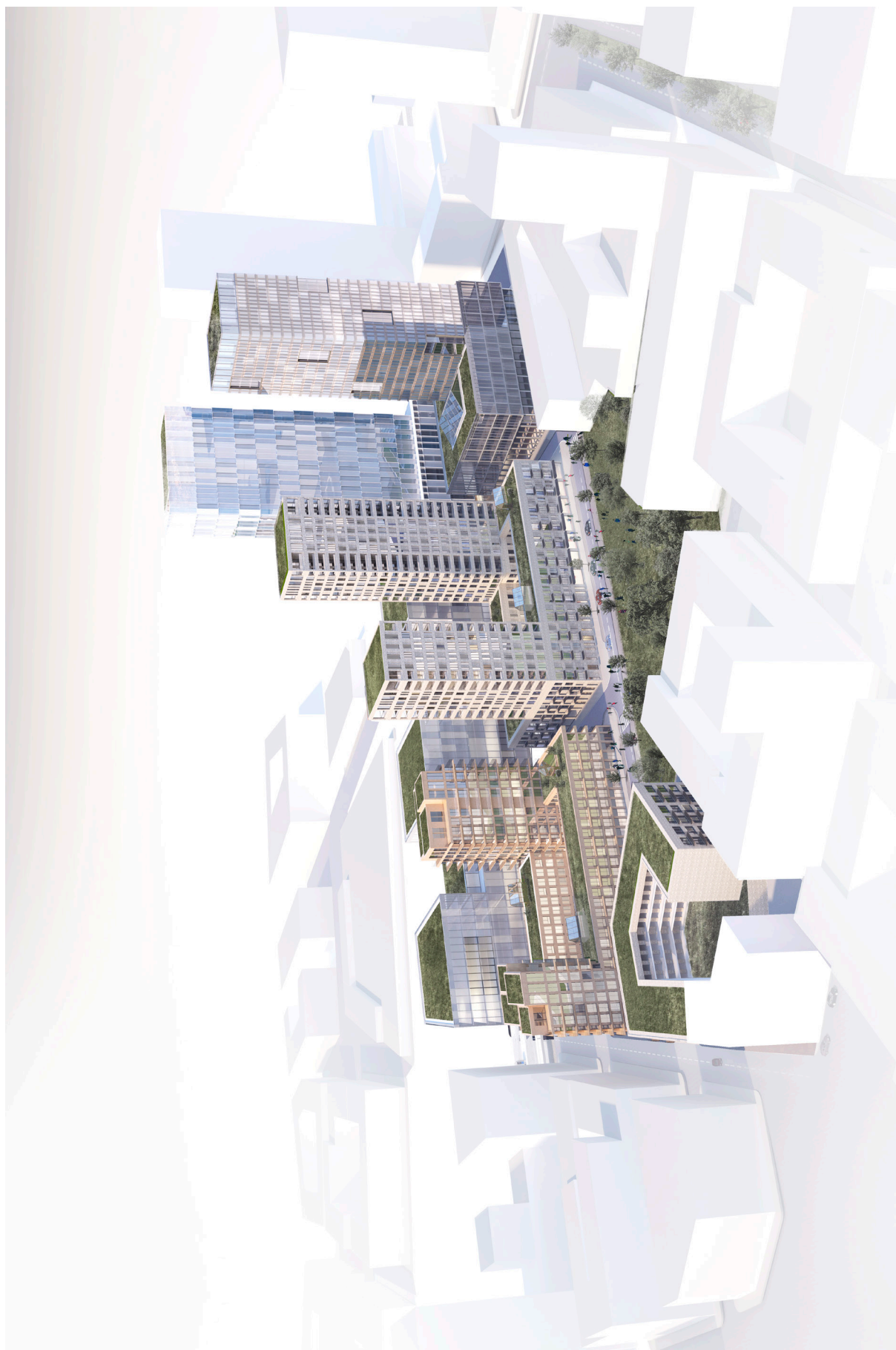
De flexibla användningsbestämmelserna i plankartan medger olika former av användning i kvarteren. Förutom bostäder kommer fokus ligga på idrottsfunktioner. Dels möjliggörs olika former av idrottsfunktioner ovan mark men också en stor anläggning för skidor under mark. Skidanläggning som består av en skidslinga ska vara integrerad med stadsmiljön på de platser där den är synlig ovan mark. Skidslingans längd kan variera beroende på hur den utformas. Den förväntas dock bli mellan 1-1,5 kilometer lång.

Levande bottenvåningar

Alla bottenvåningar i stadsdelen ska ha en tydlig relation till sina omgivande stadsrum och vara väl utformade för att bidra till trygga och attraktiva stråk. Med utgångspunkt i den gående människans upplevelse bör bottenvåningen variera i utformning. Planen styr att vissa byggnader ska innehålla verksamheter i bottenvåningen genom användningsbestämmelser. Regleringar gäller i strategiskt viktiga lägen där stor rörlighet av människor förväntas ske, främst längs med Veddestabron men även längs vissa av de mindre lokalgatorna.

Andra verksamheter

Kvarter A, B och C kan innehålla olika former av verksamheter, kontor, skola och hotell. Då det är brist på ytor för skolgårdar har S-användningen i plankartan specificerats till att endast gälla högre utbildning, ej förskola och grundskola. Skolan skulle med fördel kunna ha sin verksamhet med fokus på idrott, med tanke på den närhet till idrottshallar som planförslaget möjliggör.



Visionsbild.

Sol- och skuggstudier

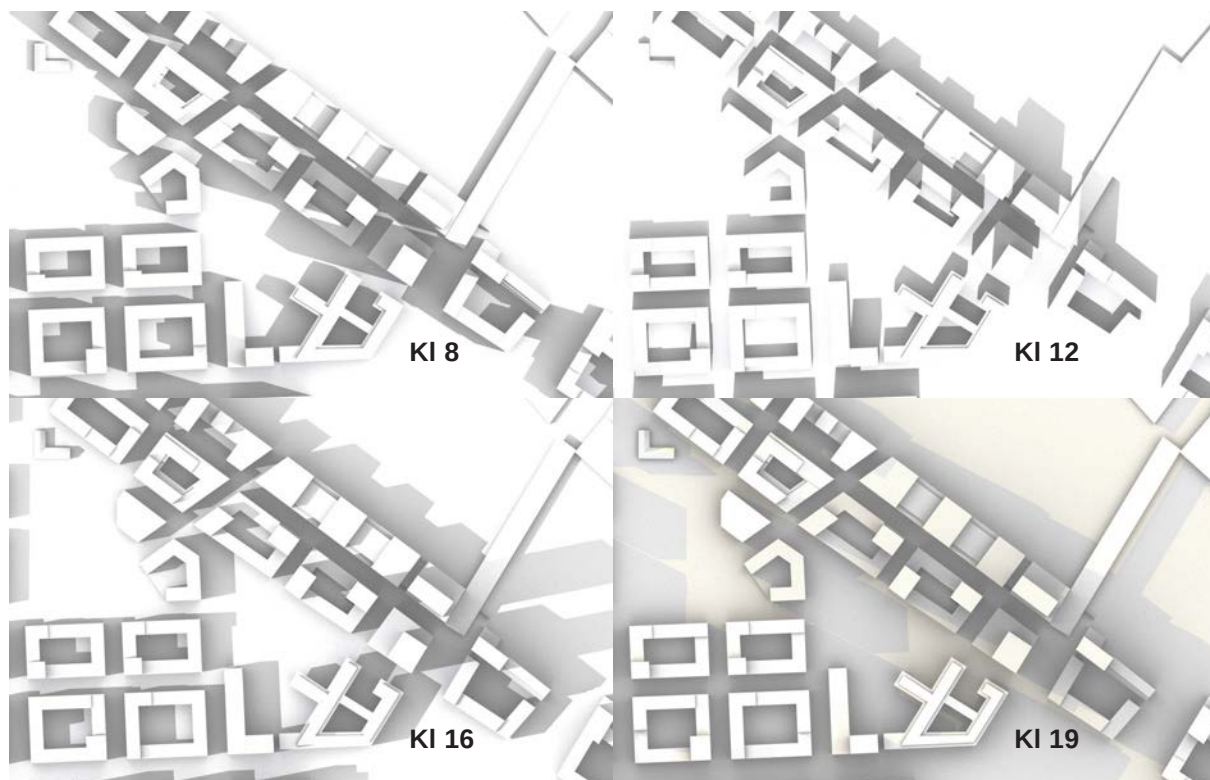
Sol- och skuggstudien redovisar skuggor från byggnadskroppar vid fyra tidpunkter under dygnet och två dagar under året. Modellen redovisar kvartersformer med de våningsantal som är redovisade under avsnitt "Höjder". Grundprincipen är att prioritera dagsljus på publika platser. Sammanfattningsvis får i princip alla publika rum sollägen under något av de redovisade tillfällena under sommarmånaderna. Framförallt de södra delarna av planområdet som vetter mot parken i Veddesta II får bra solförhållanden. Den högre bebyggelsen skuggar framförallt järnvägen.

Vind- och luftstudie

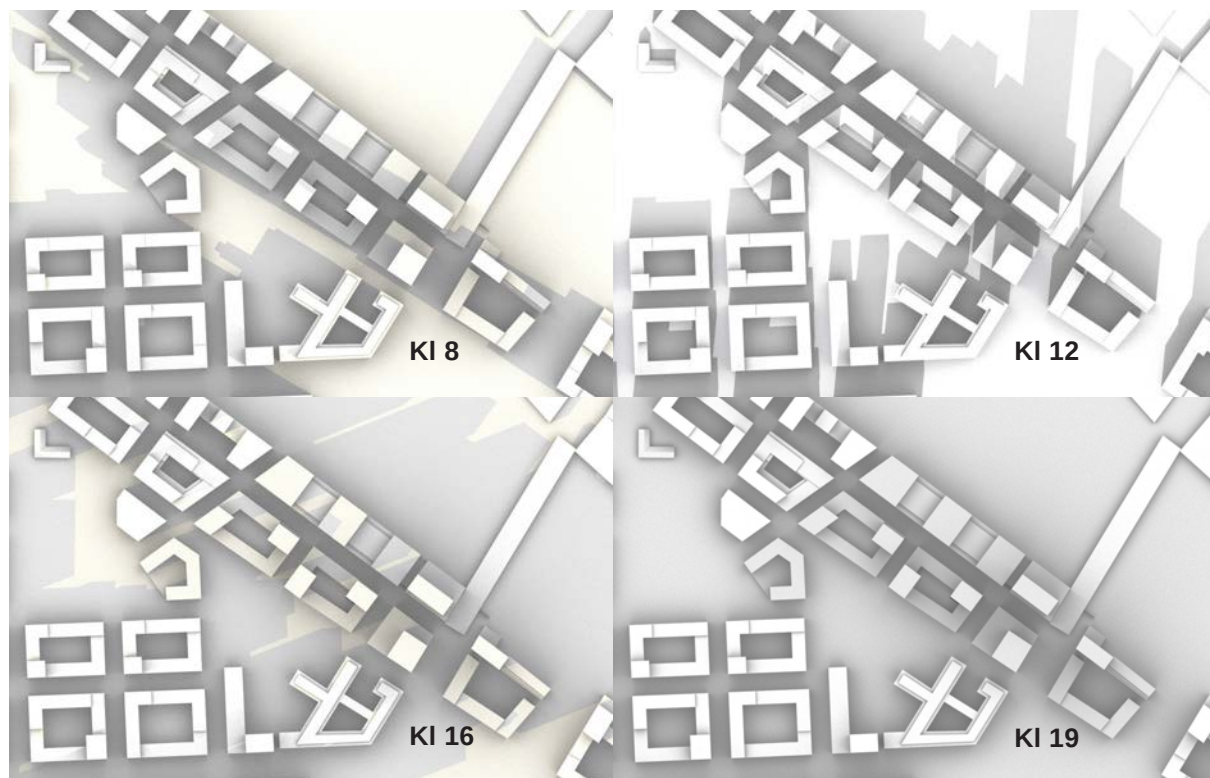
I samband med arbetet med detaljplanen har SLB-analys utfört beräkningar av vind och luft inom planområdet. Beräkningarna är baserade på utformning och läge för ny och ändrad bebyggelse. Resultatet av denna utredning visar att planområdet på det stora hela får gott vindklimat. Mer detaljerat visar utredningen att:

- I Stockholmsområdet är västliga till sydvästliga vindar vanligast. Hårda vindar (>10 m/s) är oftast västliga men påträffas bara under cirka 1 % av timmarna under ett år, det vill säga totalt mellan 3-4 dygn per år.
- Beräkningarna indikerar att ett gott vindklimat nås inom planområdets bakomliggande bebyggelse där vindarna överlag försvagas jämfört med bakgrundsvinden. Förstärkning av vinden sker dock kring byggnaden närmast Mälarbanan, framförallt vid dess östliga ände, samt i de relativt trånga gaturummen. Förstärkningen beror av vindriktningen. Området kring den bakomliggande bebyggelsen lämpar sig väl för långvarig vistelse. Generellt sett försvagas vinden där jämfört med bakgrundsvinden. Området kring byggnaden närmast Mälarbanan beräknas att lämpa sig mindre väl för längre uppehåll och stillasittande, exempelvis uteplatser eller lekplatser.
- Området kring den bakomliggande bebyggelsen klarar komfortkravet för ytor ämnade för längre uppehåll och stillasittande baserat på årsmedianvinden. Området kring byggnaden närmast Mälarbanan lämpar sig mindre väl för långvarig vistelse beräknat på årsmedianvinden.
- Vindkomforten i området skulle påverkas positivt av exempelvis trädplanteringar i de nya gaturummen eller andra vindskyddande åtgärder.

Beräkningarna visar att miljö kvalitetsnormen för PM10 och NO2 klaras vid samtliga planerade byggnader inom planområdet år 2020. Normen överskrids intill E18 men den planerade bebyggelsen ligger så pass långt ifrån E18 att renare luft hinner blandas in innan luftmassan når de närmsta husen. Halterna vid den nya bebyggelsen är därför betydligt lägre än intill E18.



Solstudie 21 juni.



Solstudie 21 september.

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

Södra Veddestas nuvarande storskaliga kvarter bryts ner till ett rutnätssystem med kvarterstorlekar lämpliga för en fotgängare. Mindre kvartersstorlekar är bra för gångtrafikanter då gångvägar mellan olika målpunkter blir kortare och det blir möjligt att välja olika vägar i stadsmiljön. Samtliga gator inom detaljplanen förses med gångbanor på ömse sidor.

Längs Veddestavägen anläggs cykelbanor. I takt med att Veddestavägens betydelse som huvudgata ökar bör dessa klassas som ett huvudcykelstråk i Järfällas cykelplan. En ny cykelbana längs Mälarbanans västra sida skapar en rak och tydlig förbindelse för pendling. Detta stråk kan därmed utgöra en genare sträckning för det regionala cykelstråket Kungsängenstråket. Cykelbanan leder fram till det framtida Barkarby Bytespunkt i detaljplanen Veddesta I.

Kollektivtrafik

Utanför planområdet, på fastigheten Veddesta 1:13 intill järnvägen och stationen Barkarby, möjliggörs en ny bussterminal. Nya detaljplanen Veddesta I möjliggör att bussterminalen delvis byggs över med en angoringsgata. Detta gör att terminalen delvis byggs in och blir väderskyddad för resenärerna.

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. Detaljplanen möjliggör en underjordisk passage från den östra sidan av Veddestabron till den västra sidan som är sammankopplad med tunnelbanans anläggning. Ytterligare en uppgång för tunnelbanan planeras intill Veddestavägen inom Veddesta I.

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

Biltrafik och gatunät

Gatunätet 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 14 000 bostäder har utredningen räknat på ett fullt utbyggt Veddesta, Barkarbystaden, Bällstadalen, Ormbäcka och Barkarby centrum som tillsammans fullt utbyggda uppgår till 32 000 bostäder.

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 5 000-16 000 fordon per dygn beroende på vilken plats som mäts. Trafikmängden för Veddestavägen för prognosåret är cirka 8 000-14 000 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.

Parkering

Parkeringsplatser för kvarteren möjliggörs i garage inom respektive kvarter. Ut- och infarter till kvarteren tillåts inte via huvudgata/torg. Järfällas parkeringsnorm anger att planområdet ligger inom zon A+, vilket har lägst parkeringstal. Detta innebär en möjlighet till fria parkeringstal förutsatt att goda mobilitetslösningar erbjuds i form av kollektiv- och cykeltrafik. I den trafikutredning som tagits fram inom detaljplanarbetet bedöms planförslaget alstra ett behov om omkring 638 bilparkeringar för boende, arbetande i området och besökare. I planförslaget föreslås en placering av besöksverksamheter alldeles intill framtida kollektivtrafiknod, vilket gör att dessa lätt kan nås med kollektivtrafik

Förslaget redovisar parkeringsplatser för bil fördelade över tre plan, dels i två plan under Kvarter A, D, E och F samt i våningsplan ovan mark i Kvarter A. Parkeringsplatser i markplan i Kvarter A har främst placerats så att det exponeras mot järnvägen (15 meter från närmaste spårmitt) för att stadsbilden ska påverkas så lite som möjligt. Det exakta antalet parkeringsplatser är beroende av var utrymningsvägar och övriga källarutrymmen placeras.

Behovet av parkeringsplatser kan också minskas genom att i enlighet med Järfälla kommuns policy arbeta med åtgärder som minskar de boendes behov av att äga en bil. Vidare finns möjlighet att utforma formerna för parkering för mer samnyttjande. Det är främst platser för kontor som är outnyttjade på helger och kvällar som kan samnyttjas med boendes besöksparkering och skidanläggningens gäster. Besöksparkering kan också efter överenskommelse med kommunen tillgodoses som kantstensparkering som också underlättar transporter till och från lokaler i markplan. Utifrån dessa aspekter beräknas det faktiska behovet av parkeringsplatser bli totalt 408 platser. 390 platser möjliggörs i garage och ytterligare 50 platser kan möjliggöras längs kantsten på allmän plats.

Kommunens parkeringspolicy gäller även för cykel, vilket tagits med i trafikutredningen. Denna påvisar att den sammanlagda yta som motsvarar cykelparkeringsbehovet motsvarar cirka 4 500 kvadratmeter vilka ska fördelas över hela planområdet.

Redovisade gatusektioner visar möjlig utformning av respektive gaturum, det vill säga vad som skulle kunna rymmas inom gatans totala breddmått. Exakt fördelning mellan olika funktioner kommer att studeras vidare inför anläggning.



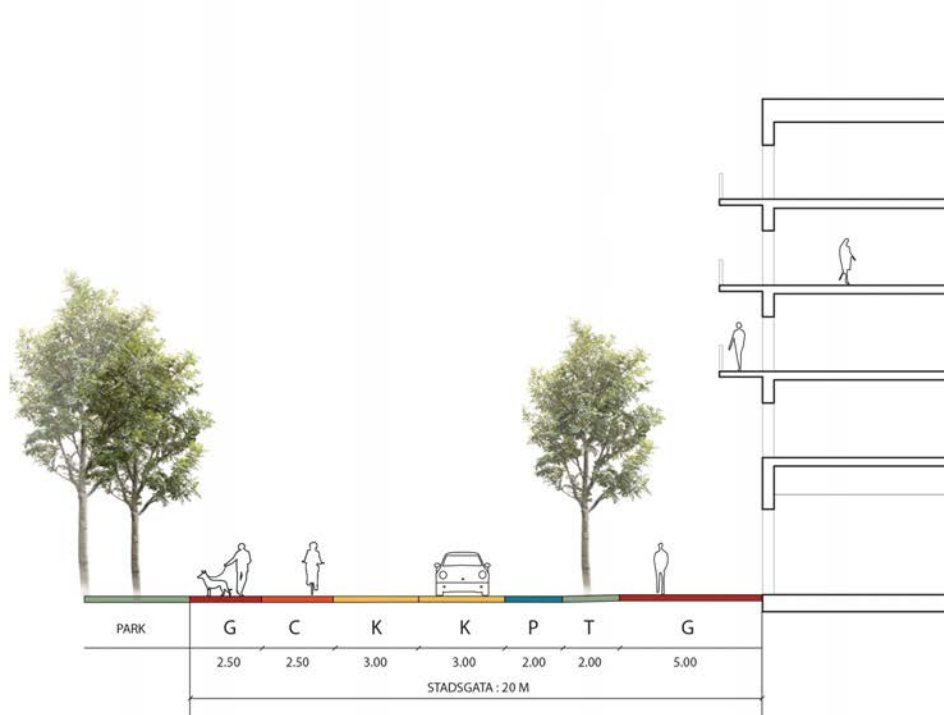
Illustration gatunätet.



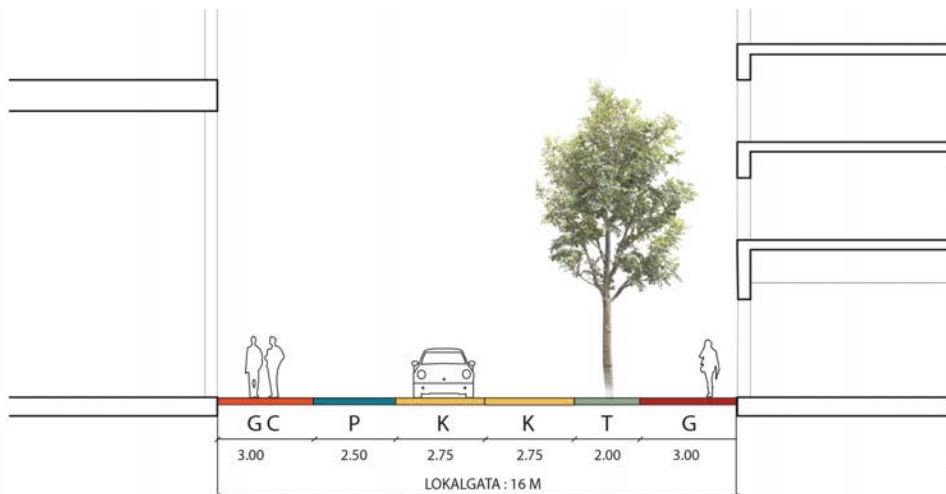
Illustration cykeltrafik.



Översiktsbild gatusektioner.



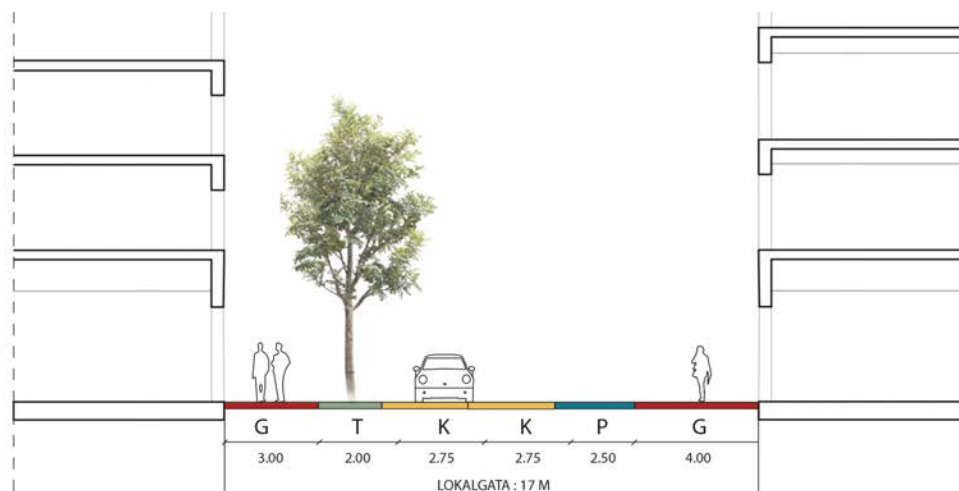
Gatusektion A (parkstråket).



Gatusektion B (stadsstråket)



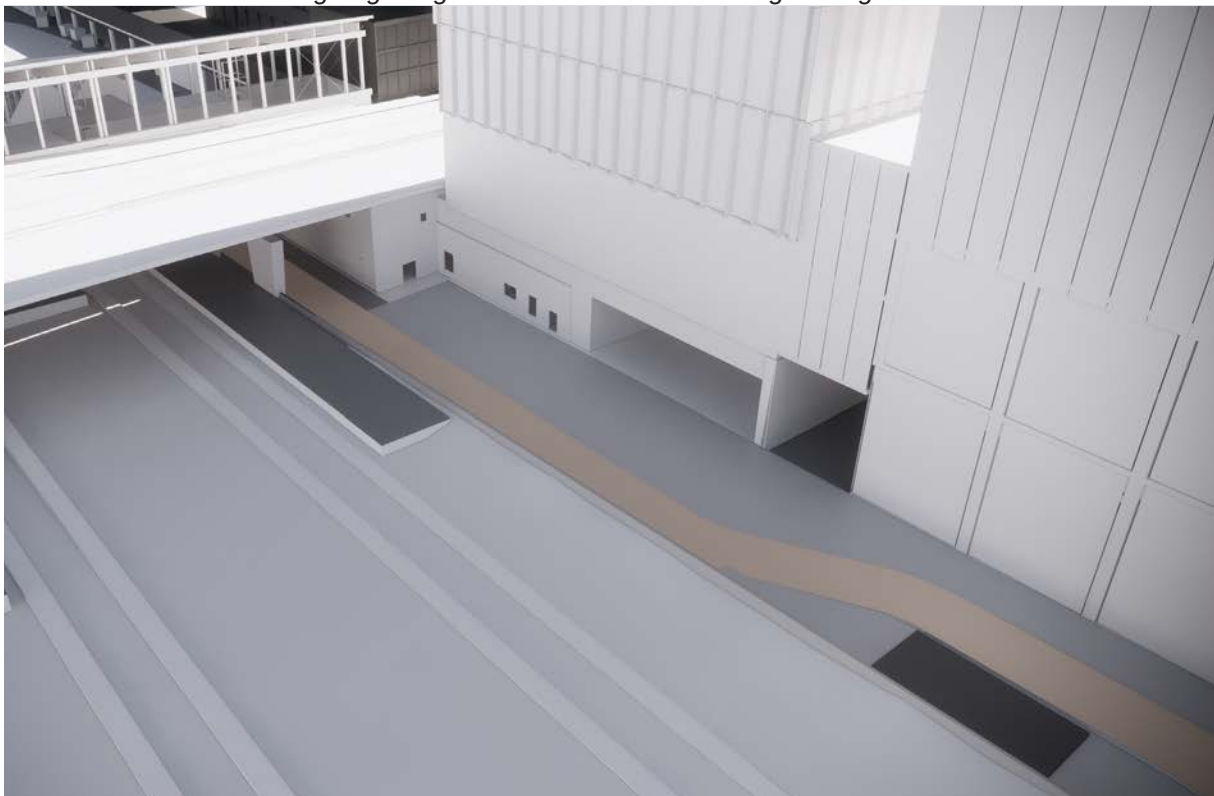
Gatusektion C (gränderna)



Gatusektion D (gränderna)



Strukturmodell med Veddesta III (i vitt), Veddesta I (mörkgrått) samt mötet med Veddestabron och Norra Entrén. Den föreslagna gc-vägen inom Veddesta III är färgad beige. AIX Arkitekter.



Strukturmodell med vy mot kvartersgatan och Veddestabron. I beige färg syns den föreslagna gc-vägen. AIX Arkitekter.

Parker och torg

Park

Det planeras inga parker inom planområdet. Däremot planeras det för två parker i angränsande detaljplaner Veddesta I och Veddesta II. Området längs Veddestabäcken utformas till ett parkstråk med aktiviteter och blir ett område som inbjuder till lek och rekreation. Veddestabäcken görs rekreativt tillgänglig genom exempelvis terrasseringar ner mot bäcken. En plan yta i anslutning till bäcken utformas för att kunna översvämmas vid höga flöden. Underjordiska anläggningar såsom ledningsdragningar och dagvattenmagasin som kan begränsa möjligheten att anlägga träd, planteringar eller på annat sätt begränsa utformning och användning av parken undviks så långt som möjligt. Större träd, såsom förekommande ekar, integreras som en viktig del av gestaltningen. Parkens möjlighet att genom utformning och växtval stärka ekologiska samband samt bidra med viktiga ekosystemtjänster utreds i samband med gestaltning av parken.

Torg

Planförslaget möjliggör en plats för torg. Torget föreslås ligga intill kvarter med passage till tunnelbanan. Torg och andra öppna platser ska möbleras på ett inbjudande sätt och erbjuda goda förutsättningar för vistelse utomhus.



Illustration parker och torg.



Perspektiv från torget och vy västerut. Bild: Serneke.

Tunnelbana och gränser i höjddled

Bebyggelsen och anläggningar för tunnelbanan

Området ingår i influensområdet för tunnelbanan och omfattas av en järnvägsplan för tunnelbanans utbyggnad från Akalla till Barkarby station, med syftet att förbättra tvärförbindelsen i Stockholms kollektivtrafiknät. Planförslaget möjliggör en passage från andra sidan Veddestabron till planområdet.

Skyddszon för tunnelbanan samt byggrätt för skidanläggning

Genom planområdets östra del 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 **b4**. På vissa delar är det flera användningar av kvartersmark (GATA RP1 T1) och allmän plats. Då reglerar **b5** gränsen mellan kvartersmark och allmän plats.

Bestämmelserna **b2** och **b3** reglerar vad som gäller vid grundläggning och laster.

Platser där biljettzoner, uppgångar och anläggningar ovan framtida marknivå som går genom kvarter får också bestämmelsen **T1**.

Ny passage

En koppling från ny byggnad till biljetthallen utanför spärrarna möjliggörs. Denna koppling sträcker sig under Veddestabron och möjliggörs inom planområdet med bestämmelsen **GATA1 (OC)**. Följande illustrationer visar hur den kopplingen kan tänkas se ut.

Anläggningar

För tunnelbanan krävs anläggningar som mynnar ovan mark. Inom planområdet finns ett tryckutjämningschakt. Denna har användningsbestämmelsen **T3, tryckutjämningschakt**.

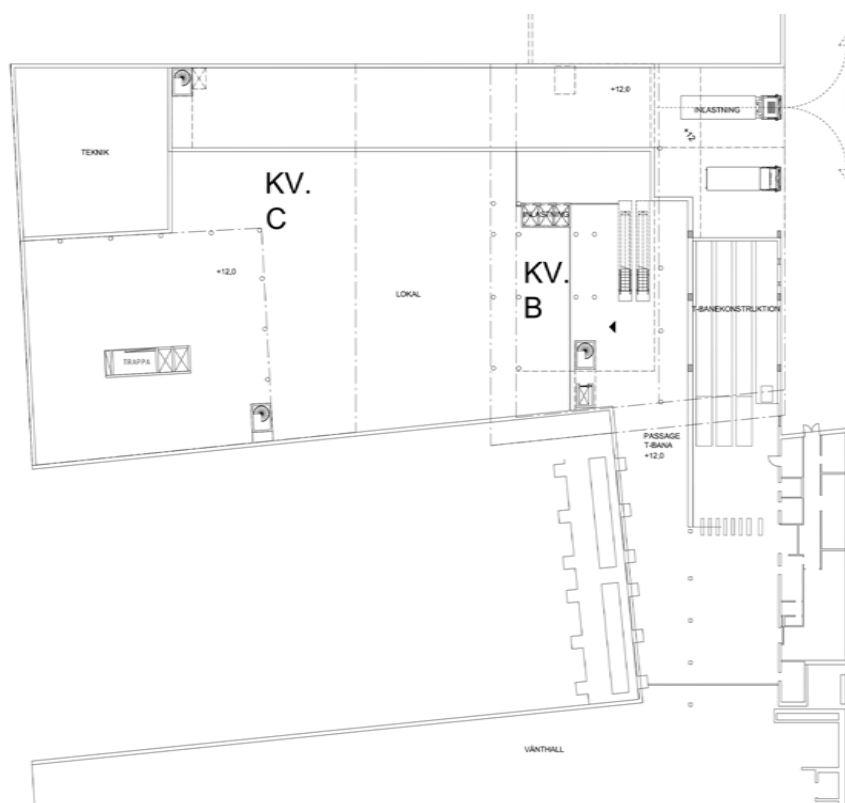


Illustration tunnelbanepassage på +12 nivå.

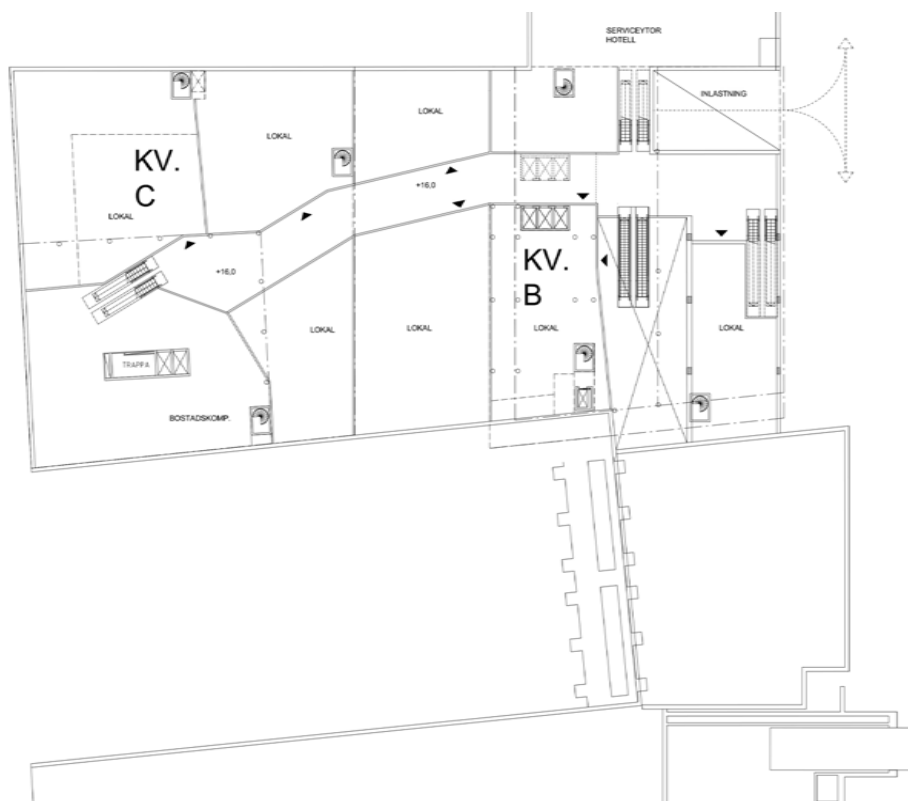


Illustration tunnelbanepassage på +16 nivå.



Perspektiv från Barkarbystaden. Orange markerat är detta planområde. Rött är Veddesta 1. Bild: AIX Arkitekter.

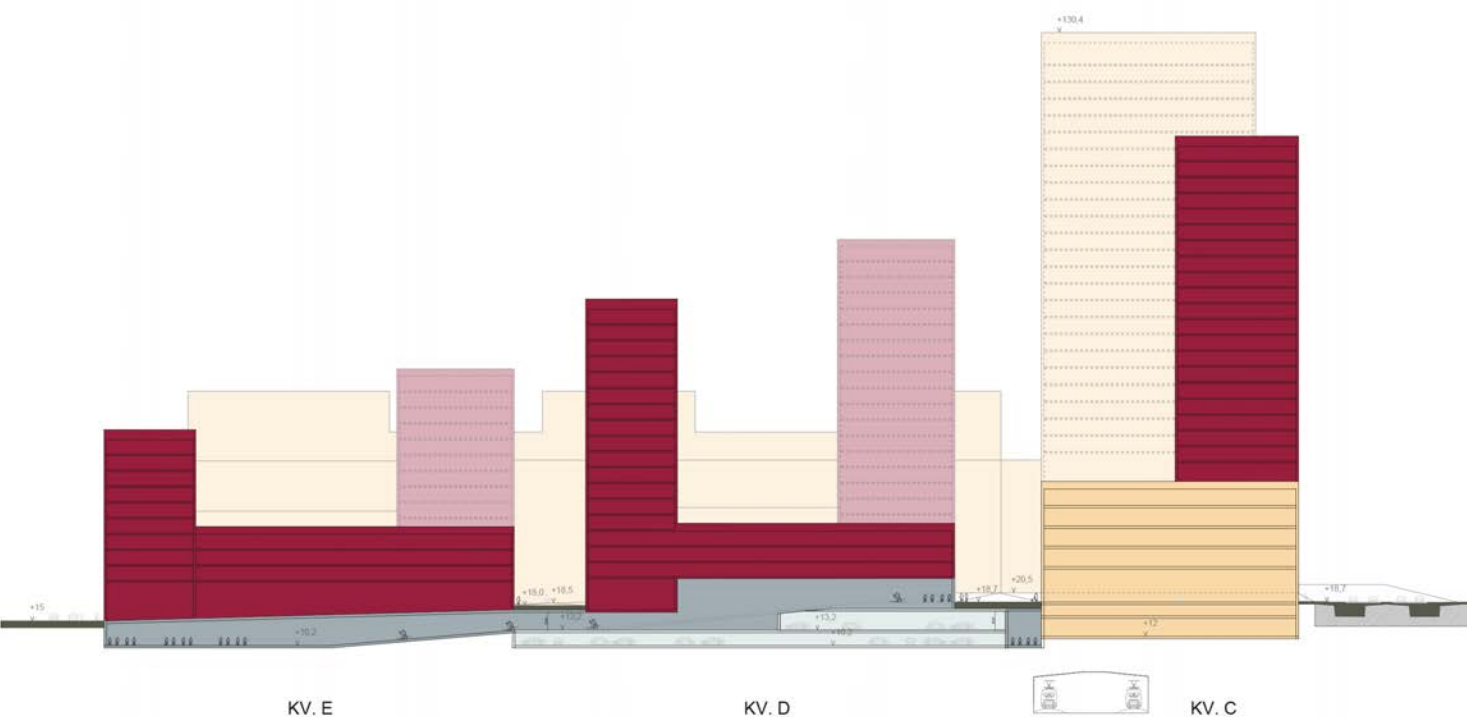


Illustration sektionssnitt.

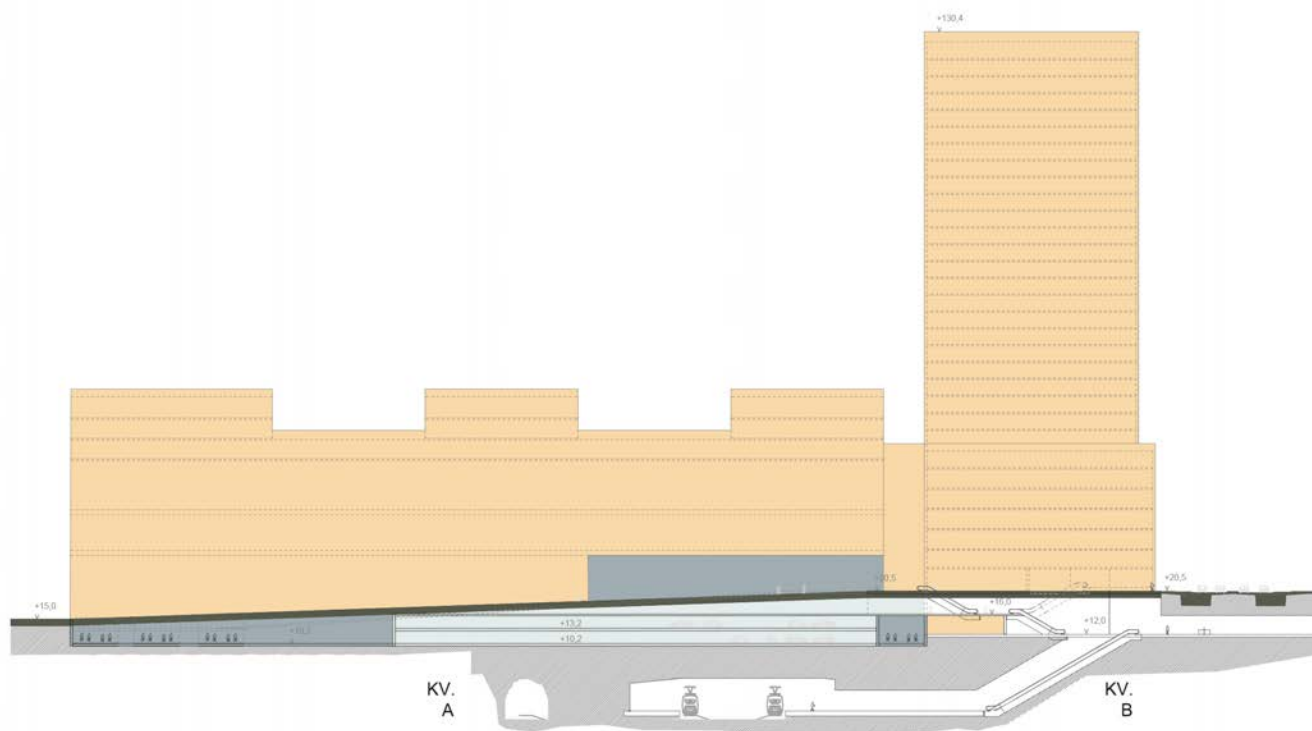


Illustration sektionssnitt.

Barnperspektiv och social hållbarhet

Den täta kvartersstrukturen med tydliga orienterbara gatumiljöer gör bebyggelsen lättförståelig. Barnen ges trygga trafikfria lekmiljöer på gårdarna. Naturreservat i Barkarbystaden och idrottsaktiviteter inom planområdet ger möjlighet till lek, utflykter, skidåkning och cykelturer med vuxna i närmiljön.

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. Planförslaget i sig möjliggör en tät struktur med hög skala vilket i sin tur inte ger stora gårdsmiljöer för de boende. Samtidigt blir området en stor kollektivtrafiknod vilket talar för just en större skala och ett effektivt markutnyttjande. Själva typen av bostäder är inte varierande men upplåtelseformen kan variera vilket kan skapa möten mellan olika sorters människor. Planförslagets möjliggörande av olika formers idrottsaktiviteter kan också möjliggöra möten mellan människor i olika ålder och etnicitet.

Utifrån ett helhetsperspektiv är detta en form av bebyggelse som saknas i övriga Järfälla och det är svårt att hitta något liknande i övriga Stockholmsregionen. Att bo högt, tätt och kollektivtrafiknära kan svara mot ett önskemål om boende som är underrepresenterat i regionen.

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 beräkningsupställning:

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

Grönytefaktorn 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, grönskompensation, sociala värden, samband mellan ytorna, rumsliga kvaliteter eller arkitektur. Grönytefaktorn ska användas på kvartersmark och regleras i avtal.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området ansluts till kommunens vatten- och avloppsnät.

Dagvattenhantering

Efter planerad exploatering av planområdet ökar det totala dagvattenflödet från 537 l/s till 756 l/s, det vill säga med 219 l/s för ett 10 års-regn med 10 min rinntid och klimatfaktor 1,25.

Fördröjningsvolymen som krävs för att följa Järfälla kommuns riktvärde för utsläpp på 30 l/s,ha är beräknad till 590 m³ och baserat på ett dimensionerande 10-årsregn och klimatfaktor 1,25.

Dagvatten från tak och innergårdar kan ledas ner och fördröjas i den planerade skidanläggningen. Där kan dagvattnet användas till snötillverkning. Det gör att dagvattnet kan fördröjas till kravet på 30 l/s,ha samtidigt som dagvattnet kan ses som en positiv resurs då mindre vatten behöver användas för snötillverkningen från andra källor. Totalt ska 340 m³ fördröjas i skidanläggningen. Dagvatten på kvartersgatan kräver en fördröjningsvolym på 50 m³ och det föreslås fördröjas med hjälp av dagvattenkassetter. Dagvatten på vägar inom allmän platsmark kräver en fördröjningsvolym på 200 m³ och föreslås renas och fördröjas via skelettjord.

Förslagna åtgärder bidrar till tillräcklig fördröjning för att klara kravet att dagvatten inom planområdet ska fördröjas till 30 l/s,ha. Åtgärderna medför även att krav på föroreningskoncentrationer uppfylls och att mängden föroreningar minskar jämfört med dagens situation. Planområdet försämrar därmed inte möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för recipienten Bällstaån.

Slutsatsen är att då stora delar av dagvattnet inom planområdet (från tak och innergårdar) kan utnyttjas till snötillverkning och användas som en resurs och därmed minska behovet av vatten från andra källor kan föreslagen dagvattenhantering anses vara en hållbar lösning. Skelettjordarna i gator på allmän plats bidrar både till att dagvattnet kan utnyttjas och fördröjas samtidigt som träd har en positiv effekt på stadsmiljön. Utifrån ett dagvattenperspektiv bedöms planen bidra med en förbättring jämfört med dagens situation med industrimark utan kända dagvattenanläggningar för fördröjning och rening.

Med föreslagna reningsåtgärder kan alla riktvärden för föroreningskoncentrationer uppnås och inga koncentrationer eller mängder i det dagvatten som släpps ut från området överstiger befintlig situation. Den sammanvägda bedömningen är att exploateringen av planområdet inte medför en risk att miljö kvalitetsnormerna inte kan uppnås med föreslagen rening.

Dagvattenutredningen beskriver hur planförslaget ska uppnå önskat resultat. De krav på planbestämmelser som noterats har inarbetats i plankartan och projekteringsförutsättningar kommer tas vidare till projekteringsskedet.

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 och vibrationer

ÅF har tagit fram en bullerutredning för detaljplanen. Planerade bostäder ligger sydväst om Mälarbanan och E18 och utsätts för höga bullernivåer från väg- och spårtrafik. Med föreslagen byggnadsutformning och genomgående planlösning kan gällande riktvärden för bullerdämpad sida om högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå klaras. Minst en bullerdämpad sida finns för varje byggnad. Projektets punkthus behöver utformas delvis med smålägenheter som är 35 m² eller mindre där genomgående planlösning ej är möjlig.

Uteplatser med högst 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå kan anordnas på innergård, balkong eller alternativt på skärmade takterrasser. Ljudkrav på fasad och fönster för att klara gällande riktvärden inomhus presenteras i rapporten.

Beräknade och uppmätta vibrationer från tåg vid Mälarbanan bedöms lägre än vad som anses störande, dvs lägre än 0,4 mm/s rms-vägd vibrationsnivå. Beräknade stomljud från godståg och tunnelbana innehåller riktvärdet om 30 dBA. Detta bör kontrolleras med mätningar i byggskedet.

Lågfrekvent buller från verksamheter klarar riktvärden. Flygbullernivå klarar riktvärdet med god marginal. Industribuller kumulativt från samtliga industrier klarar riktvärdet. Högtalarutrop och tryckutjämningschakt klarar riktvärdet. Buller från motorsport klarar riktvärde även helgtid. Risken för störande byggbuller från byggnation bedöms i rapporten med åtgärdstrappa.

Risker

Studerat exploateringsförslag innebär att bebyggelse planeras som minst cirka 25 meter från närmaste spår på Mälarbanan, vilket innebär att avsteg från Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd görs. Avståndet till E18 är minst 80 meter, vilket innebär att Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd uppfylls. Genomförd analys visar att det främst är olycksrisker kopplade till transporter av farligt gods på Mälarbanan och E18 som bedöms ha en påverkan på risknivån inom planområdet. Övriga riskkällor i närområdet i form av befintliga industriverksamheter ligger på så stora avstånd att rekommenderade skyddsavstånd efterlevs.

I analysen har en inventering gjorts av trafik och transporter med farligt gods på Mälarbanan och E18. Den dominerande volymen utgörs av gaser och brännbara vätskor. Utifrån inventeringen har ett antal möjliga olycksscenarier identifierats. En kvalitativ värdering

har sedan gjorts av dessa. Scenarier med bedömt hög risk har sedan studerats vidare i en fördjupad analys där risknivån har beräknats i form av individrisk och samhällsrisk. Beräkningarna visar att risknivån avseende individrisk är acceptabel inom större delen av planområdet. Endast för områden utomhus närmast järnvägen (inom cirka 15-20 meter) ligger risknivån inom ALARP (As low as reasonable practicable). Samhällsriskerna ligger inom ALARP. För att hantera osäkerheter har en känslighetsanalys gjorts där det generella trafikflödet har dubblerats jämfört med prognosåret, andelen farligt gods har femdubblats samt antalet omkomna till följd av olyckor har dubblerats. Även med dessa ökningar klaras en risknivå som ligger inom ALARP.

Det studerade planförslaget innebär dock att avsteg görs från de av Länsstyrelsen rekommenderade skyddsavstånden avseende närheten till Mälarbanan. Åtgärder som hanterar en eventuell riskökning till följd av avsteget har därför studerats. Nedan redovisas förslag på åtgärder för att hantera identifierade risker. Samtliga rekommenderade åtgärder har förts in som bestämmelser i plankartan.

- Ny bebyggelse placeras så att avstånden är minst 25 meter till närmaste befintliga spår på Mälarbanan, mätt från spårmittpunkt. Detta har säkerställts i plankartan med prickad mark inom 25 meter från närmaste spårmittpunkt.

- Ytor mellan ny bebyggelse och respektive riskkälla ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Obebyggda ytor som uppmuntrar till stadigvarande vistelse (exempelvis lekplatser eller uteserveringar) bör placeras så att avstånden är minst 25 meter till närmaste befintliga spår på Mälarbanan, mätt från spårmittpunkt.

- Ny bebyggelse som inte uppfyller Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd samt vetter direkt mot Mälarbanan utan framförhållande bebyggelse ska utföras med följande åtgärder:

- o Från samtliga utrymmen för stadigvarande vistelse ska det finnas åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från Mälarbanan. Byggrätterna i plankartan möjliggör detta.

- o Friskluftsintag till utrymmen för stadigvarande vistelse ska placeras mot en trygg sida, det vill säga bort från Mälarbanan alternativt på byggnadernas tak.

- o Mekaniska ventilationssystem till utrymmen för stadigvarande vistelse i publika lokaler ska utföras med central nödavgångsfunktion (manuell).

- Inom 30 meter från närmaste spårmittpunkt gäller även att:

- o Fasader som vetter direkt mot Mälarbanan ska utföras i obrännbart material alternativt med konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30.

- o Fönster i fasader som vetter direkt mot Mälarbanan ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. Fönster tillåts vara öppningsbara.

Följande åtgärder har införts som bestämmelser i plankartan. Dessutom reglerar plankartan att balkonger inte får uppföras mot Mälarbanan.

Inom 25 meter från närmaste järnvägsspår planeras en gång- och cykelväg. Den planeras dock inte närmare än 10 meter från närmaste spårmittpunkt. Gång- och cykelväg utgör inte stadigvarande vistelse. Människor som nyttjar den är i rörelse, vistas kort tid på platsen samt kan snabbt uppfatta faran och sätta sig i säkerhet.

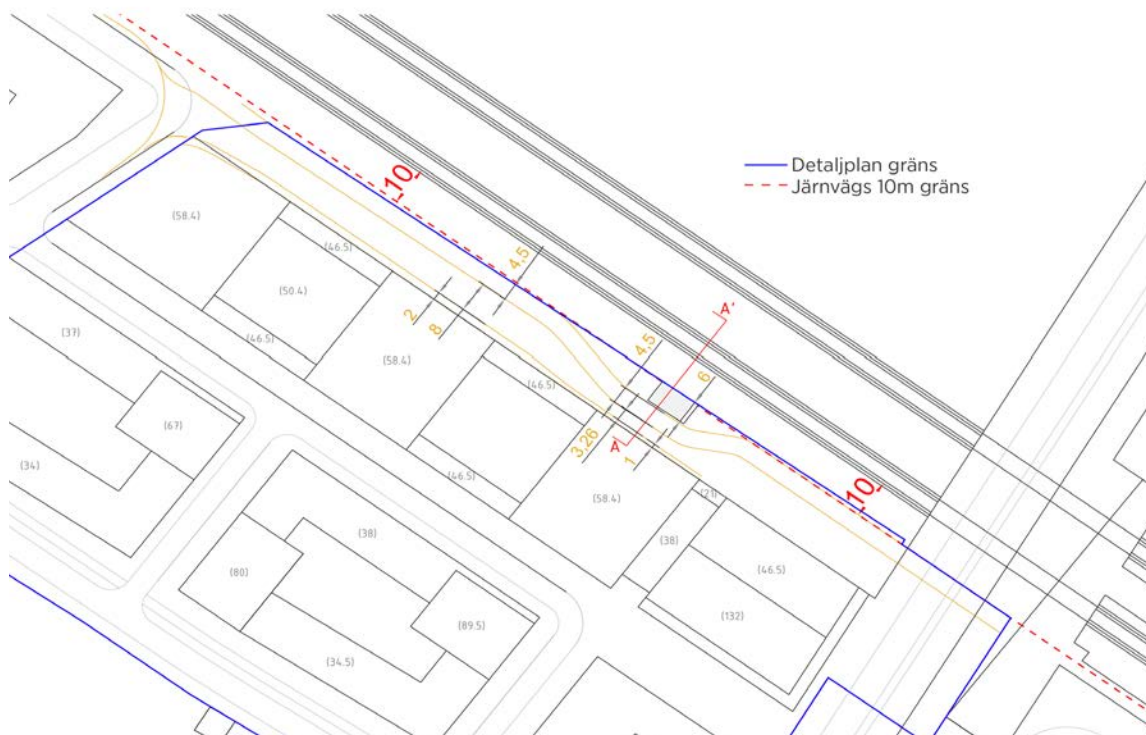
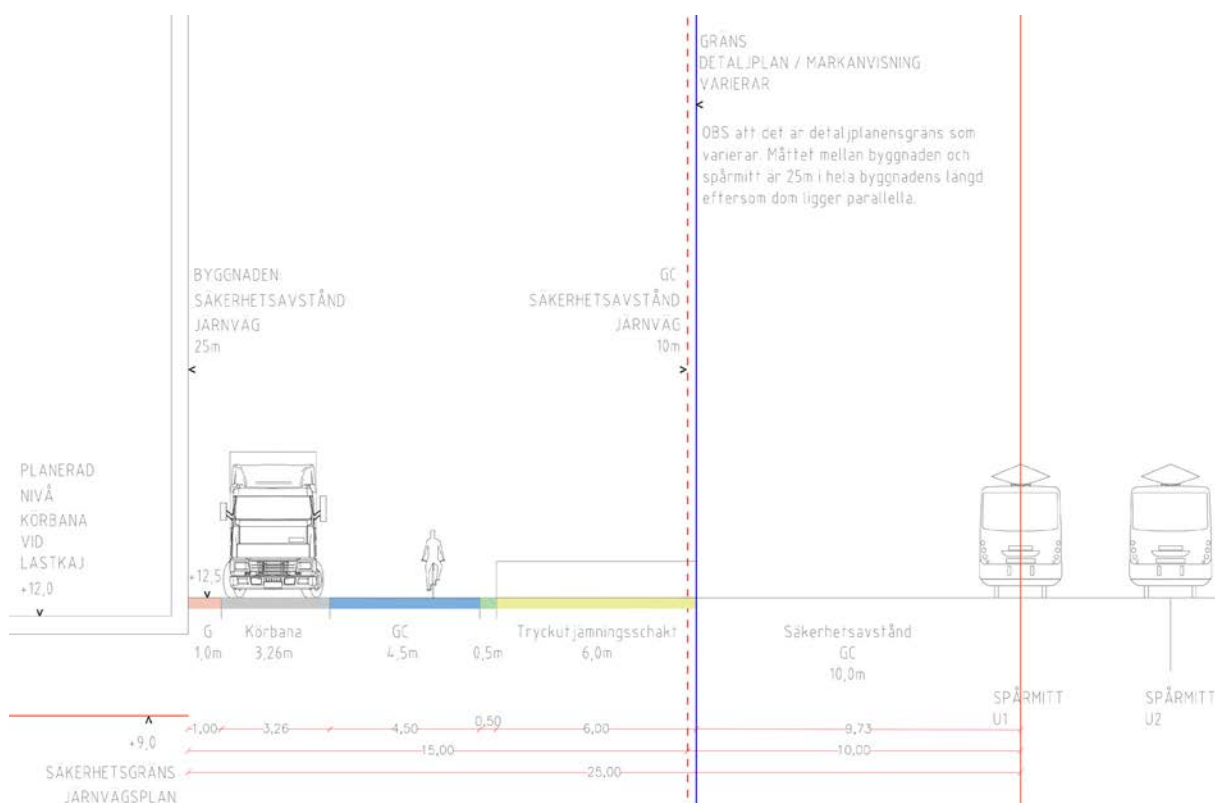


Illustration som visar hur cykelbanan förhåller sig till spårmit. Den visar också läge för sektionen nedan (A-A).



Tvärsektion kvartersgatan i norr. Byggnader förhåller sig till kravet på 25 meter från närmaste spårmit och cykelbanan förhåller sig till kravet på 10 meter från närmaste spårmit.

Förorenad mark

I den undersökning 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 ge en bra områdeskaraktäristik. 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 anläggningsarbetet 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 inom planområdet.

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. Bostäderna bedöms stå under lång tid, mer än 50 år.

Sammanfattningsvis visar resultaten från utförda miljötekniska markundersökningar att efterbehandlingsåtgärder är nödvändiga för 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 har genomförts. 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 har tagits fram.

Geoteknik

ELU har tagit fram en geoteknisk utredning med rekommendationer på schakt, grundläggning och omgivningspåverkan. Utredningen redovisar också kvarstående arbeten och utredningar som ska genomföras till senare skeden av projekteringen. Utredningen för också ett resonemang kring vilken påverkan framtida klimatförändringar kan ha på val av grundläggningsmetod. Störst andel av grundläggningen kommer utgöras av grundläggning direkt på berg respektive på sprängbotten på berg. All grundläggning som sker på berg är oberoende av framtida klimatförändringar och kommer varken påverkas av blötare eller av varmare klimat. Spetsbärande pålar i lera kan tänkas påverkas på så sätt att lasten i pålen kan ändras om jordens egenskaper ändras. Uttorkning av lera orsakar sättningar som ger upphov till påhängslast som ska beaktas vid påldimensionering. Påhängslasten för pålarna inom projektet bedöms bli små då pålarnas längder är korta. Ett blötare klimat bedöms inte påverka pålgrundläggningens bärförmåga. Påverkan på planerade grundläggningsmetoder av framtida klimatförändringar bedöms vara mycket små.

Med hänsyn till tunnelbanan har plankartan en generell planbestämmelse som styr att byggnader och bjälklag skall grundläggas och utföras på ett sådant sätt att tunnelbaneanläggningens bärighet och beständighet inte riskeras. Dessutom finns schaktdjupbestämmelser samt bestämmelser för vad som gäller vid grundläggning och hur laster ska fördelas. Dessa är resultatet av en dialog med FUT (Förvaltning för utbyggd tunnelbana).

Skyfall

En skyfallsutredning har tagits fram i samband med planarbetet. Slutsatsen i skyfallsutredningen är att föreslagen 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 att det kommer krävas två magasin på allmän plats som kommer säkras i kommande projekteringar. Ytan som krävs för dessa magasin finns. Skyfallsutredningen visar också att stora samlingar av vatten vid skyfall kommer samlas i norra delen av det som är den pågående detaljplanen Veddesta II. Dessa delar av planen har användningen park och därför är det bra att vatten samlas just där 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 den marken.

Flyghinder

En flyghinderanalys har genomförts för att säkerställa att planförslagets föreslagna byggnadshöjder är genomförbara. Byggnadshöjderna som låg till grund för flyghinderanalysen är samma som i plankartan. De två högsta byggnaderna i planförslaget styrs med totalhöjd i plankartan. Analysen har remitterats till Swedavia och följande kunde konstateras:

- Det planerade området ligger i direkt anslutning till flygplatsens så kallade Annex 14-ytor (hinderbegränsande ytor).

- Det planerade området ligger inom flygplatsens procedurytor vilket har föranlett flygplatsen att genomföra en fördjupad analys utöver den i handlingarna ingående flyghinderanalysen daterad 2019-03-01, där påverkan på procedur NDB RWY 12 konstateras.

Proceduren NDB RWY 12 kommer vid tidpunkten för byggnationens färdigställande att vara avetablerad, och utgör därmed inte skäl för erinran. Även planerad ersättande procedur har medtagits i Swedavias kompletterande analys, och inte heller denna kommer påverkas av föreslagen planerad byggnadshöjd om max 132,2 meter över havet.

Mot bakgrund av ovanstående har Swedavia Bromma Stockholm flygplats inget att erinra mot rubricerat ärende.

4. KONSEKVENSER

Behovsbedömning

Detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som beskrivs i 4 kap. 34 § PBL eller 6 kap. 11 § MB. Därmed kommer en miljöbedömning att göras.

Förslaget kan enligt MKB (miljökonsekvensbeskrivningen) anses förenligt med 2 och 3 kap. miljöbalken i det avseende att det inte medför skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller säkerhet. När det gäller val av plats föreskriver 3 kap. 1 § MB och 2 kap. 2 § PBL att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Omvandling av ett industriområde till en tät stad i kollektivtrafiknära läge bedöms som lämpligt.

Sammanfattning

Planen innebär att mängden föroreningar som når Bällstaån kommer att minska om föreslagna reningsåtgärder efterlevs, vilket påverkar både Bällstaån som ESKO-område samt möjligheterna att nå MKN för ytvatten positivt. Hela planområdet klarar MKN för luftkvalitet. Möjligheten att följa lagskydd kopplat till tillgång på dags- och solljus enligt 8 kap. 4 § PBL, 3 kap. 9 § PBL samt Boverkets regler om ljus (BBR avsnitt 6:3) bör utredas vidare i samband med att planlösningar för bostäder arbetas fram. Frågan prövas i samband med bygglov och startbesked. Riktvärden för ljudnivå enligt bullerförordningen kan hållas genom att bygga små eller genomgående lägenheter i de mest bullerutsatta delarna.

5. GENOMFÖRANDE

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 15 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

Antagande	Kvartal II 2020
Laga kraft	Kvartal II 2020
Byggstart	Kvartal IV 2020

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, torg och parker) samt för de delar av den eventuella 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.

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 torg. 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

Marköverlåtelseavtal

All kvartersmark inom planområdet har markanvisats till Serneke. Marköverlåtelseavtal kommer att tecknas för kvarteren. Marköverlåtelseavtalen kommer att reglera bland annat pris, tillträde, avfallslösningar som anslutning till kommunal sopsug, matavfallskvarnar, marköverlåtelser, fastighetsbildning, dagvattenhantering inom fastigheten, tomtens och byggnadernas utformning med mera. Exempelvis ska en viss andel av fastigheten bestå av växtlighet och vegetation. Vidare kommer avtal om bland annat drift och placering av linspänd belysning på byggnader.

Som grund för kommande marköverlåtelse har en oberoende värdering av marken att gjorts.

Kommunens kostnader förknippade med genomförandet av detaljplanen täcks av kommunens intäkter från markförsäljning.

Marköverlåtelseavtalet anger vad kommunen respektive exploatören ansvarar för i genomförandet av detaljplanen.

Avtalet förtydligar och reglerar ett antal frågor:

- Exploatören ansvarar för alla lov och tillstånd som krävs för bebyggande av kvartersmarken.
- Att kommunala riktlinjer gäller för bland annat dagvattenhantering, avfallshantering och parkering, vilket provas i bygglovsskedet.
- Att det behövs samordning mellan exploatören, kommunen och intilliggande projekt inför och under utbyggnadsskedet.
- Vilka delar av blivande allmän plats som inte får användas av exploatören under utbyggnad av kvartersmarken samt hur skydd av vegetation på allmän plats ska ske.
- Förutsättningar och begränsningar vid byggande av kvartersmark på grund av tunnelbanans anläggning.

Marköverlåtelseavtalet klargör vad som gäller för inlämnande av säkerhet i samband med marköverlåtelseavtalets ingående, villkor för överlåtelse av avtalet, villkor för avtalets ikraftträdande samt hur en eventuell tvist ska hanteras.

Oavsett markägförhållande kommer avtalen att följa riktlinjer i kommunens dokument ”Markanvisningsmodell och riktlinjer för exploateringsavtal”.

Övriga avtal

De som bebygger kvartersmarken behöver teckna avtal för el, fjärrvärme, fiber, vatten och avlopp för anslutning av fastigheterna till den typen av teknisk försörjning.

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

Anläggande av elnätsstationer inom kvartersmark tecknas genom servitut mellan E.ON och exploatören.

Stora delar av området 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 har tecknat avtal med Region Stockholm om möjligheten att anlägga en koppling mellan kvarter i Veddesta III och tunnelbanans biljetthall i Veddesta I. Detta avtal kommer att följas av mer detaljerade tilläggsavtal inför genomförandet.

Kvalitetsprogram

Ett kvalitetsprogram, som fastställer ambitioner och avsikter när det gäller stadsbyggnadsprinciper, gestaltning av bebyggelse och yttre miljö, har arbetats fram.

Programmet ingår som en del av de avtalen som kommunen träffar med exploatören och ska vara ett stöd i projektering, bygglovhantering och genomförande.

Allmänhetens tillträde till området

Allmänhetens faktiska tillträde till området kommer att öka eftersom gator, torg och parker byggs inom området. Gårdarna på bostadskvarter kommer att vara privata. Allmänhetens tillträde till området har tidigare varit begränsat på grund av verksamheter. Inom planområdet kommer flera fastigheter att bildas med bostadsändamål, service, kontor och gata med mera.

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Planområdet omfattas av fastigheterna Veddesta 2:97, Veddesta 2:7, Veddesta 2:1 och Veddesta 2:33 som ägs av Järfälla kommun samt Barkarby 2:3 som ägs av Trafikverket.

Fastighetsbildning

I samband med genomförande av detaljplanen kommer nya fastigheter att bildas genom avstyckning. 3D-fastighetsbildning kommer att bli aktuellt på flera platser inom planområdet.

I de fall ett kvarter delas in i flera fastigheter kan gemensamhetsanläggningar behöva bildas för parkering, dagvattenanläggningar och andra gemensamma ytor. Då planen inte förutsätter att kvarteren delas in i flera fastigheter anges inga områden för gemensamhetsanläggningar specifikt i plankartan.

Kommunen svarar för förrätningskostnader för avstyckning av nya fastigheter för de sex kvarteren enligt detaljplanen på mark som ägs av kommunen samt bildande av ledningsrätt

eller servitut för sopsugsledningar inom kvartersmark. De blivande fastighetsägarna svarar för förrättningskostnader för bildande av eventuella erforderliga gemensamhetsanläggningar, servitut, eventuella ytterligare fastigheter med mera inom kvartersmark.

Servitut, ledningsrätt och andra fastighetsrättsliga avtal

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

Avtalsservitut kan behövas för byggnadsdetaljer som sticker ut över allmän plats, exempelvis balkonger, burspråk och skärmtak.

Genom lantmäteriförrättning ska officialservitut eller avtalsservitut bildas på kommunens fastigheter Veddesta 2:1, 2:7 och Trafikverkets fastighet Barkarby 2:3 till förmån för Region Stockholms fastighet Stockholm Ladugårdsgärdet 1:29, för tunnelbanans anläggning och drift. Region Stockholm svarar för förrättningskostnader för bildande av nödvändiga servitut. Om utrymme finns kan servitut för ledningar bildas på Veddesta 2:7 till förmån för Stockholm Ladugårdsgärdet 1:29.

Servitutsavtal ska träffas mellan kommunen och Trafikverket om rätt till vändmöjlighet och allmän GC-väg på fastigheten Barkarby 2:3 till förmån för kommunens fastighet Veddesta 2:7.

Rättigheter och gemensamhetsanläggningar

Respektive fastighetsägare ansvarar för inrättande av nödvändiga gemensamhetsanläggningar i samband med byggnation av fastigheten till exempel för parkering och andra gemensamma ytor på kvartersmark.

Ekonomiska frågor

Plankostnadsavtal

Plankostnadsavtal finns tecknat med Serneke.

Bygglov

Avgift tas ut för bygglov, anmälan, nybyggnadskarta, utstakning och lägeskontroll och debiteras enligt gällande taxa.

Exploatörernas kostnader

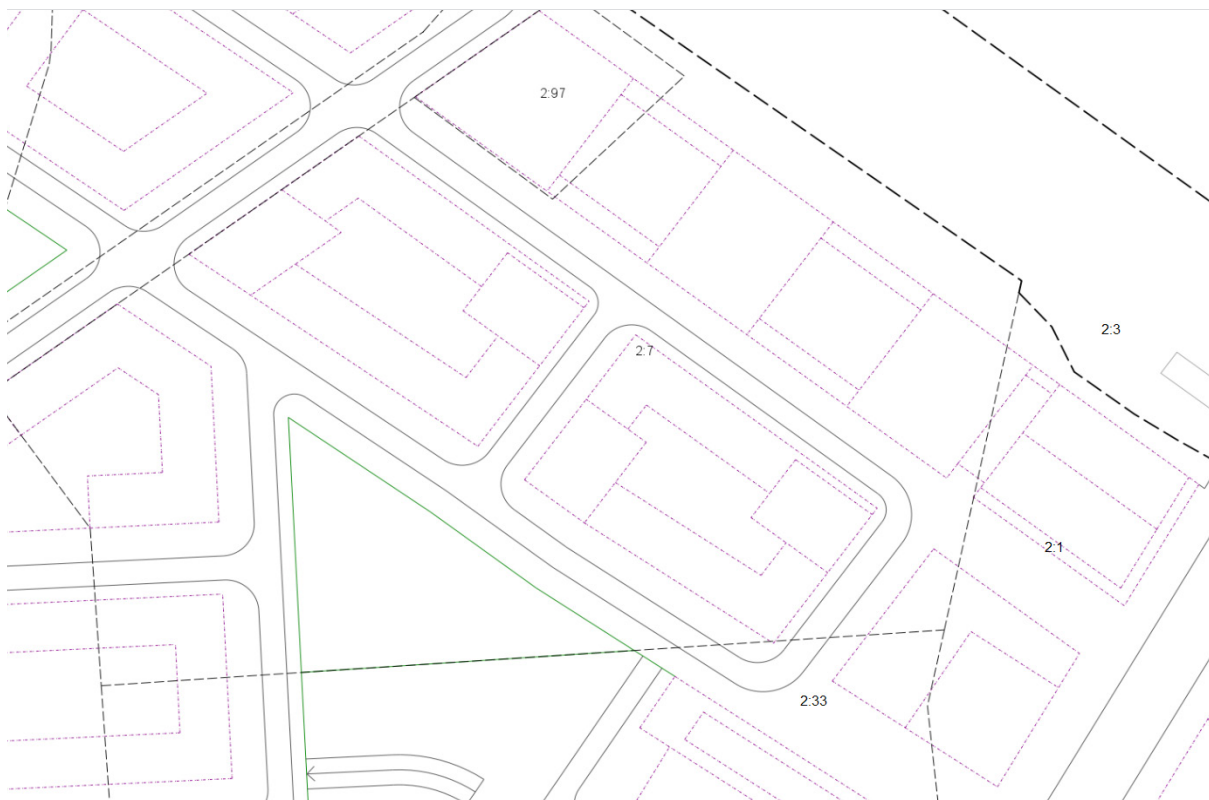
Exploatörerna står för utgifter gällande markförvärv.

Exploatörerna 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.

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

Kostnader för fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten debiterar kommunen kostnader för fastighetsbildningsåtgärder enligt taxa.



Befintliga fastighetsgränser.



Kommande markägo förhållanden.

Kommunen ansöker och bekostar erforderliga fastighetsbildningsåtgärder inom respektive fastighet som krävs för att genomföra detaljplanen.

Exploatören 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 inom kommunens fastigheter. Dessa kostnader finansieras genom intäkterna av försäljning av byggrätter inom planområdet.

Utbyggnaden av allmän platsmark inom planområdet innebär att kommunens drift och underhållsbudget för bygg- och miljönämnden (gata, park, VA) samt barn- och utbildningsnämnden kommer att påverkas i och med ett utökat skötselansvar. 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 och finansieras genom intäkterna av försäljning av byggrätter inom planområdet.

Kommunala intäkter

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

Tekniska frågor

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

Detaljplaneområdet förväntas få en befolkning på cirka 2000 personer. Service, handel, verksamheter och kontor medför också 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.

Uppvärmning

Fjärrvärme byggs ut i området vilket möjliggör anslutning till detta.

El-tele- och fiber

El-, tele- och fiberledningar förläggs i mark.

Avfall

Kommunen planerar att bygga en sopsugsanläggning i området som ansluter till en sopsugsterminal som planeras att uppföras i angränsande område.

Sopsugsledningar på kvartersmark byggs och förvaltas av kommunen fram till anslutningspunkt. Från respektive anslutningspunkt byggs och förvaltas ledning av respektive fastighetsägare.

Dagvatten

Den dagvattenutredning som har tagits fram för Veddesta III ska tillämpas och åtgärderna i den ska utföras på kvartersmark och allmän plats.

Buller

En bullerutredning har tagits fram och plankartan har anpassats så att den nya bebyggelsen har kan uppföras enligt gällande riktvärden.

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. Efter att detaljplanen har antagits, kommer arbeten med vissa gator att påbörjas.

Geoteknik

Geotekniska utredningar har tagits fram under arbetet med detaljplanen. Inför byggande av anläggningar på allmän plats och kvartersmark ska objektspecifika geotekniska undersökningar utföras. Dessa ska utgöra underlag för val och dimensionering av grundläggning samt andra åtgärder.

Infrastruktur

Det är av stor vikt för att området ska fungera att vägkopplingar byggs tidigt. Befintliga gator kommer att byggas om och under ombyggnadstiden planeras för provisoriska vägdragningar. De planerade kvartersgatorna inom området planeras att byggas ut i takt med att kvarteren färdigställs.

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. På samtliga gårdar ska utrymme för småbarnslek anordnas. 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 38.

6. MEDVERKANDE

Medverkande tjänstemän

Dino Alijagic, planarkitekt

Erik Nord, projektledare

Jessica Himo, exploatering

Simon Isaksson, exploatering

Anders Berg, stadsarkitekt

Ulf Liliefeldt, projektledare genomförande

Maria Jörle, biträdande projektledare genomförande

Niklas Petrov, trafikplanerare

Viktoria Losvans, miljöplanerare

Övriga medverkande

Serneke

CF Möller

AIX Arkitekter

Illustrationer och bilder är framtagna av CF Möller om inget annat anges.

Malin Danielsson

Planchef

Dino Alijagic

Planarkitekt